

Erő és sebesség kifejezője: a korszerű vadász (Me. 109.)



FAG

GOLYÓSCSAPÁGY KÉPVISELET

HESZ ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22

TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

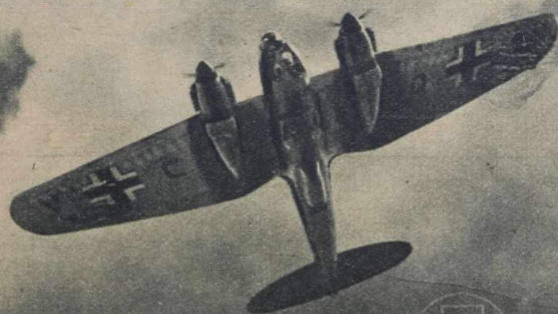


Ahol döntő fontosságú az üzembiztonság — a repülőgépekben — újra és újra beigazolódik a Bosch-felszerelés kiválósága. A repülők épp úgy megbíznak a Bosch repülőgépfelszerelésben, mint a gépjárművezetők azon autófelszerelési cikkekben, melyek védjegye: **Bosch**

ZOELLNER

LAKKOK ÉS FESTÉKEK

a repülőgépgyártás számára





ZOELLNER-WERKE

GES. FÜR FARBEN- U. LACK-FABRIKATION M. B. H.

BERLIN

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM * BUDAPEST, 1943 SZEPTEMBER 1



Augusztus 27-én, a m. kir. honvéd légierők parancsnokságán, bensőséges ünnepség keretében leplezték le

dezseri BACHÓ ISTVÁN festőművész

dicsőemlékű VITÉZ NAGYBÁNYAI

HORTHY ISTVÁN

Kormányzóhelyettes Urunkat megörökítő festményét.

Az avató beszédet vitéz MAGYAROSY SÁNDOR altábornagy, a m. kir. honvéd légierők parancsnoka mondotta

VITÉZ HORTHY ISTVÁNRÓL EMLÉKEZTEK MEG A MAGYAR REPÜLÉS SZERVEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap augusztus 19-én avatta fel vitéz Horthy István mellszobrát — Dr. Ember Sándor elnök szoboravató beszéde:

»Non omnis moriar.« Nem hal meg minden. Ez a felirat hirdeti sok régi temető kapuján azt a hitünket, hogy a test enyészetével nem múlik el minden, amit egy ember életében jelent. Nemcsak a lélek halhatatlanságára utal ez a rövid mondat. Nemcsak a léleknek testfölöttiségét és testen túliságába vetett hitet faragták ezzel kőbe. A test elmulása után is tovább él az ember földi tetteinek, alkotásainak, példájának ereje. Most is itt él közöttünk az emlékezésnek valóságát visszavarázsló erejével az, aki hozzánk tartozott és akit szerettünk. Itt él és hat a szellemnek, a tudásnak, az akaratnak és az alkotóképességnek földi eredményeiben, fogható dolgokban és emberi élet további irányítására alkalmas szervezetbe öntött elgondolásaiban. Az Úristentől adott képességek, az ősöktől öröklött tulajdonságok, a szülőotthon és az iskola nevelése és tanításai segítségével nagy tettekre elhivatott Horthy István elevenen itt él ma is közöttünk!



Ha acélos testét a háború irtózatos forgószele elkapta és porba sujtotta, csodálatos emberi tulajdonságaival, egyéniségének szuggesztív erejével, alkotóerejének gazdag eredményeivel itt él közöttünk, emlékezetünkben, mint az igazi repülőnek, a keménylelkű, félelemnélküli, a legnagyobb áldozatokra kész magyar katonának és a hű bajtársnak soha el nem múló alakjaként, akit minden jövő magyar nemzedéknek példaként rendelt a sors.

A gyásznak ebben a komor, de ünnepélyes perceiben, mindannyiunk gondolata azon a sokszor fel-feltoluló kérdésen tépelődik, vajjon ennek a nagyszerű magyar életnek elmúlása a magyarság egy soha el nem képzelt sorstragédiájának irtózatos nyitánya-e vagy az ő életének példázata, *hősi mártiromság*, amely *megdicsőítette*, rövid, de kiteljesedett férfiéletét, hogy ebben a rettentő kataklizmában ezzel emelje még magasabbra Őt és állítsa elhatározásaival, tetteivel és férfias katonai erényeivel példának elénk.

Ezt az utóbbit kell hinnem, mert hinni akarok és hinni tudok a magyarság rendeltetésében, mert nem vesztettem el bizalmamat fajunk erejében és mert a történelemből azt a tanulságot kellett levonnom, hogy az ősidőktől üzött, hajtott magyarság, legnagyobb elesettségéből is fel tudott támadni és hogy államalkotó és államfenntartó képességei a nagy veszélyek, nagy küzdelmek, a nagy sorscsapások idején, még sokkal fényesebben nyilvánultak meg, mint a békének, a biztonságnak idején.



Horthy István magyar törzsből sarjadzott ki és a magyarságnak is kincsét képezi, a magyarság saját jellegzetességeivel is gazdagabbá tett európai kultúrának, legmagasabb fokán nevelődött.

Magasfokú mérnöki szaktudása, a szellemi élet egy oly területére vezette, amely nemzetek és kontinensek határain túlterjedő fogalmakkal, képzetekkel és törvényekkel él. Mérnöki tudásának révén kapcsolódhatott be az új világ életébe is. Az a vágy, hogy mérnöki szaktudását, annak a magyar egyetemen szerzett alapjait más országok technikai haladásainak eredményeivel is gazdagítsa, elvitte Őt a tengerentúlra. Ez a megismernivágyás hajtotta Őt nyugtalanul. Ezért vállalta még a kétkézi munkás szerepét is, hogy mindent alapjától ismerjen, hogy azután eredményesebben ültethesse át tudását a magyar földbe. Az Ő életcélja volt, hogy mint szakember dolgozhasson, hogy alkothasson, hogy a munkájának eredményével megelégedett, boldog, magyar hazát szolgálhasson.

Horthy Istvánnak látnia kellett, hogy a bolsevizmus, amely ellen mint nemzetünk legnagyobb veszélye ellen Édesatyja, Kormányzó Urunk, küzdött elsőnek és amelytől akkor megmentette, hazánkat újra megtámadja.

Mint férfi a küzdelemben a legelső posztot választotta. Elhagyta a magas közjogi széket, amelynek birtoklása a történelem minden szokása szerint mentesítette volna őt attól a kötelességtől, hogy az első vonalba álljon be fegyverrel küzdeni. Hogy ő mégis ezt választotta, ebben nem kalandvágy, nemcsak a minden férfiban ott szunnyadó küzdenivágyás hajtotta. Ezzel akarta Ő nemzetét felrázni és ráeszméltetni a veszedelem igazi nagyságára és saját életének kockára tétele árán is rávezetni, hogy mindenki teljesítse kötelességét, azt a kötelességet, mit a férfisors reánk ró, hogy ha kell, életünk feláldozásával védjük az otthont, a családot, a nemzetet, kultúránkat, hitünket és hagyományainkat. Mert ezek nem elavult hagyományok és mással helyettesíthető fogalmak, ezek életünknek oly valóságai, melyben egyedül élhetjük ki emberi életünket rendeltetésszerűleg.

Azok a népek, amelyek nem tudtak nemzeti államot alakítani és fenntartani, nemcsak szerkezetükben bomlottak szét, hanem más győztes nemzeteknek, leigázottjaként, rabszolgaságába estek és elenyésztek. A sors lehet így szabta meg a férfi kötelességét, a munka küzdőterén és a harc mezején. Amely nemzetnek férfiai elvesztették hitüket saját nemzetük rendeltetésében és nem vállalják érte ha kell az életáldozatot, azok az emberiség most folyó rettenetes küzdelmeiben eltűnnek, elvesznek a szolgaság legrettenetesebb szenvedéseinek útján.

Horthy István Magyarországért küzdött, de Európáért és a mi közös kultúránkért. Bízzunk az igazságos Istenben, hogy példája, amit életével nyújtott és az áldozat, amit mártírhalálával hozott, mindannyiunknak utat mutat és erőt ad, hogy úgy viselkedjünk, ahogy azt Ő tette.

Most pedig álljon előttünk az ő bronz arcmása, amelyet bajtársa, Gách György készített róla, úgy, ahogy Őt látta, amikor Szolnokról elindult az orosz harctérre, ahonnan már csak pajzson hozták vissza! Ez a szobor figyelmeztessen minket kötelességeinkre, hazánkért, magyarságunkért! Aldozzunk Horthy István emlékének felállva egy néma percet!

A Magyar Aero Szövetség ünnepélyes közgyűlése

vitéz Háry László a MAeSz új elnöke

Augusztus 18-án délután tartotta a *Magyar Aero Szövetség* díszes külsőségek között ezévi közgyűlését, katonai és polgári előkelőségek jelenlétében. Soraikban ott voltak: *vitéz Magyarossy* Sándor altábornagy, a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoportjának főnöke, *v. Bonczos* Miklós igazságügyi államtitkár, a légierők képviseletében: v. *Bánfalvy* István vezérőrnagy, *Szirmay* Aladár vezérőrnagy, jelen volt *Ember* Sándor országgy. képviselő, a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap Intéző Bizottságának elnöke, képviseltette magát *Szendy* Károly polgármester, az összes tagegyesületek kiküldöttei részt vettek a közgyűlésen, amelynek két kiemelkedő része volt. Az egyik: *felavatták Horthy István Kormányzóhelyettes arcmását* és egyhangú választással *új elnököt állítottak a Szövetség élére.*

Gróf Zichy Nándor, az Aero Szövetség megbízott elnöke avatta fel a díszközgyűlésen *vitéz Horthy* István Kormányzóhelyettesünk márvány arcmását, *Gách* György nagysikerű portréját.

— *Horthy* István — mondotta többek között — többet adott annál, amit egy ember életében munkával adhat. *Ő életét adta hazájáért és a magyar repülésért.* Életében és hősi halálában a hazaszeretetnek, az önkéntes felelősség- és munkavállalásnak, az igazi sportszeretetnek és bajtársiasságnak olyan nemes példáját adta, amely *nekünk és az utánunk következő repülőnemzedéknek örök ideálja marad.*

Néhányperces felállással, néma kegyelettel áldozott a leleplezés pillanatában a díszközgyűlés közönsége *Horthy* István emlékezetének, minden szem a hófehéren ragyogó márványfej felé fordult.

A szoborleleplezés után került sor a közgyűlés további tárgysorozatának letárgyalására.

Gróf Zichy Nándor országgyűlési képviselő, az Aero Szövetség megbízott elnöke mondott beszámolót:

— Én magam — mondotta többek között — szintén *súlyos és válságos időben vettem át a Szövetség vezetését,* amikor megboldogult *Kara* Jenő ügyvezető társelnökünk súlyos betegsége folytán az elnöki teendők ügyvezetői munkakörének ellátására már nem volt képes. A vállalt nehéz és felelősségteljes feladatnak igyekeztem lelkiismeretesen megfelelni.

Elmondotta, hogy az elért eredményes munkát munkatársainak lelkes együttműködése és az illetékes tényezők támogatása biztosította, majd bejelentette, hogy a honvédelmi miniszter rendelettel szabályozta a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap és a Magyar Aero Szövetség hatáskörét, munkásságát és tevékenységét. Örömmel jelentette be, hogy elkészült a Szövetség 1944. évi költségvetése és munkaprogramja.

— Módot fog nyujtani — mondotta — ez a költségvetés a tervezett vitorlázó sportrepülő *tudományos és kísérleti intézet építésére,* két darab kétmotoros Focke-Wulf 58-as mintájú gép *beszerzésére,* a műszer- és vakrepülő tanfolyam megszervezésére, a repülő továbbképzésre és a pilóta-gyakorlatbantartás megvalósítására.

A szövetségi munka és a haderőnkivüli repülőelőképzés minden részletére, a fokozott repülőbajtársiasságra és a sportrepülés minden ágazatára részletesen kitért megnyitójában *Zichy* Nándor gróf.

Idézünk a beszédéből:

„A tagegyesületeink legyenek büszkék arra, hogy haderőnkívüli kiképző keretet bizunk reájuk, szeressék és támogassák ezt a keretet és ne nézzék csak azt, hogy pillanatnyilag milyen anyagi hasznot hoz nekik, vagy milyen megterhelést jelent az egyesületi munkára. Támogassák kiképző kereteink



munkáját szeretettel, hiszen ha a jelenben meg van a bajtársi együttműködés az egyesület és kiképző keret között, megmarad ennek nyoma a növendékben későbbre is, és így újra örömmel fognak visszatérni a már végzett növendékek, hogy új életet és erőt vigyenek egyesületükbe.

De támogassa a kiképző keret vezetője is az egyesületi munkát, segítsen az oktató és vegyen részt a sportrepülő kiképzésben is. Éppen olyan kötelessége ez, mint a haderőnkivüli kiképzés és ne tekintse idegennek az egyesületi sportrepülőket.

Kiképző kereteink is rá vannak utalva az egyesületük támogatására és hogy mennyire gyümölcsöző tud lenni egyesületekre és kiképző kereteinkre egyaránt a bajtársi együttműködés, annak sok szép példáját láttam a budapesti és vidéki egyesületeinknél."

De tekintsük a kiképző növendékeket. Nem az kell legyen a célunk, hogy az előképzett növendékek necsak a szigoruan vett aránylag rövid kiképzési idő alatt repüljenek, hanem alkalmat találjanak évközben is, ha ráérnek az aktív sportrepülés révén továbbképzésre és gyakorlatbantartásra? Sőt azt szeretném, ha minden volt növendékünk katonai szolgálata után újra aktív részt vállalna kiképző egyesülete életében és így magasabb tudásával biztosítaná a szükséges utánpótlás növelését. Szeretném, ha egy meg nem szünő bajtársi kapcsolat fejlődne ki az egyesületi élet által, köztük és az egyesület fiatalabb tagjai között és rajtuk keresztül az egész repülő tisztikar között is, amely mindig szívesen látott működő tagja lesz egyesületeinknek. Ez a bajtársi kapcsolat ki fog majd hatni későbbre is és elősegíti majd azt a megértést, amely többé nem fogja türni, hogy katonai repülésünk ügye újból a meg nem értés közönyébe vesszen. De ne becsüljük le az egyesületek és pártfogó közületeik anyagi és erkölcsi erőforrásait sem, amelyekről a magyar repülés semmiesetre sem mondhat le.

Majd a közgyűlés kegyelettel emlékezett meg a Szövetség elmultjairól, a repülőhalált halt *gróf Károlyi* Imréről, *Kara* Jenőről, *Tasnádi* Lászlóról, *Tóth* Jenőről, *Király* Istvánról. Ezután részletesen ismertette a modelező osztály, a motornélküli repülőosztály, a vitorlázó műszaki osztály, a meteorológiai bizottság, a motoros osztály, a motoros műszaki osztály munkásságát.

Nagy figyelem és érdeklődés előzte meg az elnökválasztást.

A jelölőbizottság javaslatára egyhangulag *vitéz Háry* László nyugalmazott vezérőrnagyot, a légierők volt parancsnokát, a magyar repülés legendáshírű *Háry Tatáját* választották meg aeroszövetségi elnökké, akit a HMNRA intézőbizottsága nevében *Ember* Sándor dr. elnök, majd *Zichy* Nándor gróf a MAeSz mb. elnöke köszöntött lelkes szavakkal.

»A legkisebbtől a legnagyobbig csak szolgái vagyunk a magyar repülésnek.«

Háry vezérőrnagy rövid, katonás beszéddel válaszolt:

— Gondoljunk csak vissza arra az időre, — mondotta többek között — mikor elesettségünk közepette csak az a néhány fanatikus repülő hitt a jobb jövőben, akik a Szövetségben még a gúnyt, a lekicsinylést, a meg nem értést is elszenvedték. Akaratuk, hitük töretlen maradt, bár egész leltáruk — mondhatnám vagyonuk egy dacos mondat volt: *„És mégis repülünk."*

— Ezt a hitet, megszállottságot oltották bele a fiatalságba, melyet a modelezésen keresztül neveltek a szelek szárnyán suhanó vitorlázó pilótává. Még igen jól emlékszem a modelversenyekre, a Vérmezőn, kis Rákoson, a mamák oltalma alatt összegyült rövidnadrágos gyerekseregre, kikből jó néhány, ma már az ország határain túl is ismert pilóta, *vagy mérnök nevelődött.*





Gróf Zichy Nándor elnöki jelentése

vitéz Háry László vezérőrnagy, az új elnök, beszél

Ez volt a Szövetség minden elismerést megérdemlő hősi korszaka.

Ebben az időszakban az anyagi támogatások a gyéren befolyó tagdíjakból és évi kerek 10.000 pengő juttatásból adódnak.

Mégis a „semminek" nevezhető támogatásból a Szövetség még nemzetközi vetélkedésekre is elküldi fiait, melyekről azok értékes tapasztalatokkal, igen előkelő helyezésekkel térnek haza. Az elért eredmények nemcsak itthon hatnak serkentőleg, hanem jócsengésű lesz a magyar név idegenben is.

— A fellendülés korszaka a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap megteremtésével kezdődött. Kár lenne azt boncolgatni, hogy hol állanánk ma, ha az aviatikánkra égi mannaként jövő eme legbölcsebb törvényünk pár évvel korábban született volna meg.

— Ütemben késtünk, de fontos az, hogy szinte káprázatos gyorsasággal létesültek repülő intézmények, melyekről korábban csak álmodni mertünk.

— Zsenge korban kell megfogni — folytatta — az ifjúságot a modelezésen keresztül, hogy az olcsó és nagy tömegeket megmozgatható motornélküli repülésen keresztül *szárnyas daliákat, ifjú harcosokat adhassunk az országnak.*

— Az Aero Szövetség főfeladatát tehát véleménykülönbség nélkül ebben látjuk mindnyájan. A Szövetség becsületes, lelkes odaadó munkát végzett eddig is. *Az én feladatom csak az elődök csapásain haladhat.*

— Kimagasló eredmények jól eső melegséggel árasztják el lelkünket, de azt is meg kell mondanom, hogy ahol sok a fény, ott árnyék is van. Fel kell említenem, hogy a szabadon csapongó, korlátokat ismerni nem akaró egyéniségünket, — főleg a repülésben — *erősen kell* fegyelmeznünk.

— A Szövetség központi vezetésének akarata nem lehet más, mint a legfőbb légügyi hatóság irányelveinek kiformálása és végrehajtása. Ennek keresztülvitelében támogatást kap a Szövetség a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaptól, mely eddig is minden életrevaló ötletet, tervet szívesen realizált.

— *Egy három évtizedre menő repülő életen keresztül hittem és vallottam, hogy csak az egykézben egyesített és a repülés minden ágazatát összefogó szerv tud repülést teremteni és tudja azt felvirágoztatni.*

— Meggyőződésemhez lennék hütlen, ha nem azt hangsúlyoznám, hogy a legfőbb légügyi hatóság *parancsol*, a Szövetség pedig azt *végrehajtja.*

— Másrészt azonban, mint legfőbb aviatikai sporthatóság autonom a Szövetség és *eme függetlensége fölött őrködni is fogok.*

— Egyéni érdekek, személyi hiuságok nem befolyásolhatnak bennünket áldozatos munkavállalásunkban, mert *kicsitől a nagyig, onnan a legnagyobbig csak szolgálói vagyunk a magyar repülésnek.*

— Ebben a hitben kezdem el munkámat, melyhez a tagegyesületek szíves támogatását, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap eddigi jóindulatu és nélkülözhetetlen segítségét előre is hálásan köszönöm. Meg vagyok győződve, hogy a legfőbb légügyi hatóság kiképzési követelményeit a jövőben is maradék nélkül teljesíthetjük, mert hathatós támogatásukat továbbra is élvezni fogjuk.

Kiadják a második magyar aranyjelvényt

Lelkes éljenzés köszöntötte az Aero Szövetség új elnökét bemutatkozó beszéde után, majd általános figyelem közepette osztották ki az 1942. év legeredményesebb sportrepülői között a különböző vándordíjakat és tiszteletdíjakat. Nagy lelkesedés köszöntötte *Méray-Horváth* Róbertet, az egyik legeredményesebb magyar vitorlázórepülőt, akinek ez alkalommal adták át kimagasló repüléseinek elismeréseként *a második magyar arany teljesítményjelvényt.*

Tasnádi László emlékezete uralta a díjkiosztást, a magyar repülés ideálja még haló porában is „hazavitt" öt értékes díjat, amelyeket tavalyi repüléseivel szerzett.

A junior csoportban a vitorlázórepülők közül *Lothrigel* Attila (MÁV Sr. E.) 7 óra 45 perces időtartamrepülésével és 174 kilométeres távrepülésével két díjat nyert. *Vitéz Járomy* Árpád százados (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület) 3690 méteres magassági repülésével elnyerte a honvédelmi miniszter ezüstserlegét. *1942 legeredményesebb vitorlázója Tasnádi László volt*, a légierő parancsnokság ezüstserlegét nyerte, ezenkívül megnyert távolsági és magassági repüléseivel még négy másik értékes díjat: közöttük egy hatalmas Herendi sast, egy másik ezüst serleget, ezenkívül az Albatrosz vándordíjat.

Méray-Horváth Róbert, *Balázs* Andor nyertek még díjakat, a legeredményesebb vitorlázórepülő hölgypilóta: *Czékus* Erzsébet a MAeSz díját nyerte repüléseivel. *A Horthy István vándordíjat Vadas László nyerte*, aki motoros repülésben kategória nemzeti rekordot állított fel, erősen megközelítette a világrekordot. A Bresztovszky vándordíj a legeredményesebb egyesület: a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesülete* lett, *dr. Ember* Sándor vádordíját *Nagy* Hugó nyerte, aki az év folyamán a legelső nagytávolságú célrepülését valósította meg a Hármashatárhegy—Szombathely-i távrepüléssel. Az *Icarus* vándordijat a nemzeti magassági rekord kirepüléséért *Balázs* Andor kapta.

A Szövetség értékes tiszteletdíjjal jutalmazta *Tóth* Géza lelkes meteorológiai munkásságát és *Szokolay* András felügyelő kiemelkedő műszaki munkásságát.

Repülésügyünk vezetői a közgyűlésen

Balázs Andor, Lothrigel Attila, Méray-Horváth Róbert és Nagy Hugó a tiszteletdíjkiosztás után







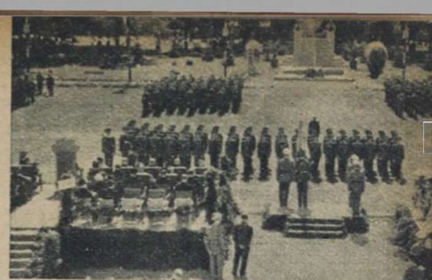
A kormányzó képviselője és az előkelőségek a díszemelvényen



Az Akadémia parancsnokának beszéde az új hadnagyokhoz



Himnusz



Az ünnepély alatt



A rangidős hadnagy bajtársai nevében megkoszorúzza a hősi emlékművet

Neked dicsőség, nekünk példa!

Hadnagyavatás a honvéd repülőakadémián

Kassa, 1943 augusztus 20.

Kora reggel gyönyörű napfényben lengenek a zászlók a m. kir. „vitéz nagybányai Horthy István" honvéd repülő akadémia udvarán; a magyar hit és akarat e bensőséges ünnepén Szent István királyunk hagyományos szelleme és megdicsőült Kormányzóhelyettesünk hősi erényei ragyognak fel itt a lelkekben, szent esküvételre készülődnek a hadnaggyá kinevezett repülő akadémikusok, az akadémia tiszti és tanári kara pedig várja lelkes, fáradságos munkája eredményének magasztos beteljesedését.

Félkilenckor kezdődik az avatási ünnepség. A tornateremben sorakoznak fel tiszti egyenruháikban az új hadnagyok, a most végzett, harcteret járt, sok-sok vitézségi éremmel kitüntetett akadémikusok, katonanépünk büszkeségei, akik e súlyos időkben nem a csillogó egyenruháért, a megkülönböztetett társadalmi állás megszerzéséért tanultak és dolgoztak, az ő útuk az „alma mater"-ből egyenesen a világ legborzalmasabb háborújába vezet, hogy mint parancsnokok — győzelemre segítsék a magyar sasokat. Örömkönny villan szemükből, amikor a Legfelsőbb Hadúr kinevezéseit vitéz ditrói Orosz Béla ezredes, az akadémia parancsnoka és a tisztikar jelenlétében Bihacsy György őrnagy, segédtiszt felolvassa és parancsnokuk meleg kézszorítással átadja az oklevelet. Ettől a pillanattól kezdve a m. kir. honvéd légierők tagjaivá váltak. Tanáraik és nevelőik a légierők kiváló tisztjei, pedagógusai, pilótái és gyakorlati kiképzői voltak, olyan elméleti tudással és gyakorlati képességekkel rendelkeznek ezek a kiválasztott magyar ifjak, akikben szilárd jellemük és kristálytiszta repülőszellemük mellett vezetőkészségük is bizonyosra vehető — a legnagyobb megpróbáltatások között.

Negyedtízkor — vallásfelekezet szerint — ünnepélyes hálaadó istentiszteleten vesznek részt az új hadnagyok, az akadémia tisztikara és a meghívott hozzátartozók.

Ezalatt az akadémia udvarán folynak az előkészületek az ünnepélyes esküvételhez és az előkelőségek fogadására. A Hősi Emlékművel szemben állították fel a nehéz, nemzetiszínű drapériákkal övezett díszemelvényt a Kormányzó Úr Őfőméltósága képviselője, valamint a katonai és társadalmi előkelőségek számára, ettől jobbra és balra vannak a különböző küldöttségek, a meghívott vendégek és a sajtó számára fenntartott helyek. A rádió helyszíni közvetítésre rendezkedett be.

Egy óra mulva zenekarral felvonul Szövényi Emil alezredes parancsnoksága alatt a repülők díszosztálya, szemben a díszemelvénnyel. Az istentiszteletek után a díszosztálytól balra, sugárzó arccal, boldogan sorakoznak az új hadnagyok, felszabadulva a háború lidércnyomása alól és azzal a meghilető-déssel, amit az „alma mater"-től való megválás pillanata és az élethivatás megindulásának magasztos perce vált ki belőlük. Ebben a boldog pillanatban osztoznak a szülők is és megdobbannak a leányszívek. Egész tarka vendégsereg lepi már el az akadémia udvarát, magasrangú tisztek, külföldi vendégek, főpapok érkeznek és a rendezőknek, Gaál Zoltán alezredesnek és Nagy Zoltán őrnagynak résen kell lenniök, hogy mindenki számára megfelelő helyet biztosítsanak.

A német birodalmi haderő képviseletében Kuno Heribert Fütterer vezérőrnagy, légügyi attasé jelent meg, a polgári előkelőségek soraiban látjuk gr. Matuschka János német konzult, olasz részről Umberto Nannini ezredes, légügyi attasét és segédjét Renato Romanini századost, Vellardi Vincenzo altábornagyot, a firenzei akadémia parancsnokát, annak helyettesét: Pirino Antonio ezredest, Tombesi Tito ezredest, Magistrelli Remo alezredest és De Campo Valerio századost. A m. kir. honvédség részéről nemes testhali Jordán János vezérőrnagy, vitéz Szilágyi Zoltán ezredes, Kazay Kálmán ezredes, Vigyázó Gábor vk. alezredes.

A m. kir. légierők részéről itt vannak vitéz Hellebronth Vilmos vezérőrnagy, vitéz Bánfalvy István vezérőrnagy, András Sándor vk. ezredes, nemes Modory József ezredes, Gyiresy Sándor ezredes, Czapáry Zoltán ezredes, vitéz Podhradszky Andor ezredes, Pogány Lajos vk. alezredes, vitéz Csontos Ferenc alezredes.

A m. kir. csendőrségtől Tölgyessy Győző ezredes, az államrendőrség részéről dr. Szerényi Jenő rendőrtanácsos. A Magyar Aero Szövetséget Háry László ny. vezérőrnagy, elnök képviseli.

Kassa sz. kir. város társadalmának képviseletében megjelentek vitéz br. Schell Péter főispán, fáji Fáy Barna alispán, dr. Pohl Sándor polgármester, dr. Madarász István megyéspüspök, bányavölgyi Tost Barna prelátus kanonok, Zachár István táblaelnök, dr. Tarajossy Béla kir. táblai ügyészségi elnök, vitéz Ujváry Lajos tanker. főigazgató, dr. Dányi József pénzügyigazgató, Pásztor Béla postafőigazgató, dr. Forgách Tivadar törvényszéki elnök, dr. Kurovszky László királyi ügyészségi elnök, Gombos József cs. és kir. kamarás, ny. táblabíró, dr. Mészáros Gábor áll. kórházigazgató, bányavölgyi Tost László országgyűlési képviselő, dr. Kászonyi Gyula törvényszéki tanácselnök, Barcs Lajos polgármesterhelyettes, dr. Szmrecsányi Pál kir. közjegyző, Beke Gyula vm. főjegyző, Bernáth Gyula árvaszéki elnök, katonai és polgári küldöttségek és sokan mások.

Pontosan tizenegykor felharsan a kürt, a díszjel a Kormányzó Úr Őfőméltósága képviselőjének érkezését jelzi. Az alakulatok vigyázzba merevednek, következik a „fogadás jobbról", a közönség feláll helyéről, hogy köszöntse vitéz Magyarosy Sándor altábornagy személyében a Kormányzó Urat. Jelentéstétel után a Himnusz hangjai mellett a Kormányzó Úr képviselője ellép a díszosztály előtt, majd elfoglalja helyét a díszemelvényen. Ekkor az új hadnagyok meglepően széles arcvonala a díszemelvény elé vonul, „zászló előre!" vezényszóra az osztály zászlajával.

Az akadémia parancsnoka, vitéz ditrói Orosz Béla ezredes, érces, katonás hangon mond avató beszédet.

„Bajtársak! Végére értünk a vetést érlelő nyárnak, elérkezett Szent István királyunk dicső emlékezetének napja. A magyarságnak ezen a hagyományos nemzeti ünnepén évszázadokon át dísz, fény és ragyogás töltötte be a Kárpátok egész medencéjét. A történelmi időkön átvilágító glóriás sugarak a mai évfordulón egy hős katona emlékét dicsőítik meg. Ma egy esztendeje, hogy Magyarország Kormányzóhelyettese, a magyar légierők főhadnagya önként vállalt kötelesség teljesítése közben a Hazáért hősi halált halt.

Mindnyájan tudtok róla, hogy a szárnyas ember rajongásával és hitével szolgálta Hazáját. Büszkék voltunk rá, hogy az élünkön állott. Példaképünk volt.

Most Legfelsőbb Hadurunk a harcos repülőerények örök emlékezetére a repülő akadémia új névadójaként jelölte meg önfeláldozó hőslelkű fiát.

— Én itt büszkén állítom elétek hagyományunk megteremtőjét, vitéz nagybányai Horthy Istvánt.

— Bajtársak! Ne elégedjetek meg azzal, hogy a nemes iránt fogékony szívetek megtelt a serdülő évek alatt évezredes történelmünk katonaeszményeinek szellemével, hanem vitéz nagybányai Horthy István példaképére formáljátok ki magatokban a mai idők ideális repülő lelkét.

— Gondoljunk állandóan az ő példaadására, mert ez szítja lelkesedésünk tüzét, aminthogy egy évezred harcaiban nagyjaink fanatizmusa hevítette a küzdő magyarok lelkét és acélozta elszántságukat.

— Olyankor léptek át az alma mater kapuján, amikor a nemzet tántoríthatatlan harcosokat és önfeláldozó férfiakat követel.

— Az eskü, melyet a nemzet szimbóluma az előttetek álló csapatzászló előtt tesztek, Legfelsőbb Hadurunk iránti törhetetlen hűségre és rendíthetetlen helytállásra kötelez Benneteket. Ez a hűség és helytállás jelenti a repülőhivatás maradéktalan teljesítését.

— Ma Ti vagytok a Magyar Jövő valóraváltói. Ti kell példát mutassatok, — akárcsak Kormányzóhelyettes bajtársatok — a kötelességtudásban, a hitben és a haláltmegvető bátorságban.

— Belőletek kell szétáradnia annak a nemzetfenntartó és nemzeterősítő szellemnek, melyet a fajszeretet ereje táplál.

— És ha a Bennetek duzzadó akaraterő a nehéz, súlyos időkben esetleg lankadni próbál, hivatástudatok érzése acélozza meg izmaitokat.

— Gondoljatok arra, hogy csak a sok kimagasló egyéni teljesítményből lesz a győzelem és az egész nemzet dicsőséges harca. Tanuljátok meg katonaeszménytektől, hogy a haza mindenekelőtt való.

— Egész jövőtöket, magy hivatástokat és legszentebb kötelességteket két szóban foglalom össze:

„Istennel Hazáért!"

Új vezényszavak következnek az eskütételhez: „Kesztyűt le!" — „Sapkát le!" — „Esküllöz!" Felemelt fővel, acélos tekintettel itt a verőfényben a Mindenható színe előtt hangzanak el a szent eskü zúgó szavai a forró kék ég végtelenjébe . . . Isten engem úgy segéljen! Ámen.

A megható ünnepi csendet a hadnagyok képviselőjének, a rangidős Papp Árpád akadémikusnak kemény léptei törik meg, feszes vigyázzban áll meg a Kormányzó Úr képviselője előtt, hogy elmondja a búcsúbeszédet:

„Nagyméltóságú Altábornagy Úr!

Istennek és a hazának hála a mai napért. A háború közepette, amikor sok minden rombadől, mi férfiakká, katonákká, honvédrepülőkké fejlődhettünk.

— Isten után hála Főméltóságú Kormányzó Urunknak, aki mint Legfőbb Hadurunk, elvezérelt minket a mai avatásig.

— Ma az öröm mellett, hogy kitűzött célunkat elérhettük, a köszönet és hála érzelme tölt el mindazok iránt, akik közvetlenül segítettek hozzá hivatásunkhoz. Különös köszönetet mondunk akadémiaparancsnokunk, vitéz ditrói Orosz Béla ezredes úrnak, valamint kiképzőinknek, beosztott tisztjeinknek és tanárainknak, akik odaadó, fáradságot nem ismerő lelkes munkájukkal katonákká és hadrafogható repülőkké neveltek bennünket s két esztendő lankadatlan munkájával előkészítettek a mai napra.

— Isten áldását kérjük akadémiánkra, hogy minél több jó repülőt, derék magyar munkást, életet, dicsőséget adhasson Hazánknak.

— Ma, amikor szentté magasztosul a nap avatásunk és eskünk által és búcsúzunk az akadémiától, szent fogadalmat teszünk: méltók akarunk lenni ahhoz a névhez és példához, melyet Legfőbb Hadurunk adományozott nekünk. Ez a név és példa: „vitéz nagybányai Horthy István" repülőhősünk! Az ő élete és példája világít ma felénk. Ezt idézte elénk parancsnokunknak az imént elhangzott avató beszéde is. Mi érezzük, hogy a mi katonaeszményünk kenderesi sírján láthatatlanul lebeg a mindenkori magyar katonahős sírfelírata: Neked dicsőség — nekünk példa!

— Ez a példa jelenti számunkra a repülőhivatás maradéktalan teljesítését és a lendületes ifjú áldozatkészséget.

— Az új világháború forró lüktetése dobott bennünket gyorsabb ütemben a magyar élet nehéz és dicsőséges küzdelmébe.

— Ez fokozza minden eddigieken túl a reánknehezedő hivatás és felelősség súlyát.

— Mi repülők, akiket fegyvernemünk a magasba lendít, nem nyugodhatunk mindaddig, amíg a magyar zászló nem leng a nemzeti árbóc csúcsán. Ennek a szent jelvénynek szolgálatába állítjuk tiszta hitünket, ifjú reményünket és ha kell utolsó csepp vérünket. Hitünk, reményünk, vérünk világítóvá és örökkévalóvá fogja festeni az évezredeken át őrködő magyar színeket. Izmaink megacélozódnak a küzdő tettvágytól, lelkünk egész tartalmával átérezzük a kötelesség hívó parancsát, dicsőséggel győzni és kemény munkával megtartani a győzelmet!

— Erre példát kaptunk, a példát követni fogjuk!

— Istennel Hazáért!"

A felavatott hadnagyokhoz a Kormányzó Úr képviseletében vitéz Magyarosy Sándor altábornagy intéz lelkesítő, mély értelmű szavakat.

Beszéde kezdetén kiemeli, hogy az új hadnagyok komoly, viharosan véres időben lettek a honvéd légierők tagjai. Fegyverben áll az egész világ, fegyverrel a kézben néz szembe az ember az emberrel. Magyarország is a küzdők sorába lépett létéért és biztos fennmaradásáért. Különösen kiemelte azt a körülményt, hogy az új hadnagyok útja — minden átmenet nélkül — a háborúba vezet, a küzdők soraiba visznek segítséget. A tanárok, oktatók, nevelők, a jó tanácsok az „alma mater" falai között maradnak, de az új hadnagyok a maguk fizikai és szellemi képességeikkel odakint az ellenséggel szemben fognak állani. Nem elég azonban szembenézni a halállal, hanem győzni kell és sokat győzni. Önmagukra utalva kell erőiket megsokszorozni. A hit és az akarat megsokszorozza erejüket, győzelemhez segíti. Hinni kell a nemzeti eszme szükségességében. Addig él a nemzet, míg fiai életre-halálra menő harccal hisznek a győzelemben és önmagukban, hogy a győzelemhez egyénenként hozzájárulnak. Akarni kell mindazt, aminek megvalósulásában hisznek. Makacs, konok kitartással kell küzdeniök. Nem riadhatnak vissza a kemény ellenállástól, az ellenség ezernyi akadályától, nagyságától, fegyvereinek és gépeinek számbeli fölényétől, minden ütés, amit kapnak, edzze vasakaratukat.

Hit és akarat a lélekből fakad, ha a lelkek harcolnak, bizonyos a győzelem. Kéri a Mindenható segítségét, erősítse lelküket, erős hit és vasakarat, hogy kötelességeiket maradéktalanul teljesíthessék: — Istennel Hazáért!

„Díszosztály puskával tisztelegj!" — „Díszosztály jobbra-nézz!" vezényszavakra a zenekar a Himnuszt játsza mindaddig, amíg a zászlót az osztály jobbszárnyára visszaviszik. „Menetoszlop az 1. századon", hangzik Szövényi alezredes vezényszava, „menet utánam!" Az élen elindul a zenekar, a díszosztály feláll a díszmenethez és program szerint tizenegy óra negyven perckor végrehajtja a díszmenetet a Kormányzó Úr képviselője és az új hadnagyok sorfala előtt.

Ezt követően a felavatott hadnagyok nevében Papp Árpád hadnagy kegyeletes szavak kíséretében megkoszorúzza a Hősök Emlékművét.

Az akadémia állományába tartozó tisztek elvonulnak a földszinten lévő tanári szobába a Kormányzó Úr képviselőjének való bemutatkozásra, következnek a szünni nem akaró gratulációk, az ünnepség befejeződött. A boldog repülő hadnagyok sietnek kaszinójukba, hogy bemutassák őket vitéz Magyarosy altábornagy úrnak. Félegykor ünnepélyes bajtársi ebéd, azután sorra elhagyták a felavatott hadnagyok az „alma mater" öreg épületét, hogy hozzátartozóiktól is búcsút véve segítséget vigyenek a harctéren küzdő magyar sasoknak.

Szent István királyunk és hős Kormányzóhelyettesünk vitéz szelleme kísérje és óvja őket útjukon! Isten áldja meg!

K. L.

Vitéz Horthy István Repülő Emléktúra és repülőnap Marosvásárhelyt

László István képes riportja

Erdély! Égnekszökő hegyóriások, mély völgyekben tovaszáguldó, kristályvizű patakok, végtelenbeveszö bujazöld erdők, itt-ott kórót sem termő kopárok, idegenszerüen kék házikók, meghitt, fatornyos épületek, völgykatlanokból felcsillanó tavak, sziklás hegyormokon vigyázó várromok, alagútmegszakította vasútvonalak, a messzeségbe fehéren húzódó útvonalak...

Ilyen a hét vár országa sastávlatból. De kezdjük az elején.

Negyedszáz gép indul Ferihegyről

Augusztus 14-én a korareggeli órákban szokatlan élénkség uralkodik a ferihegyi reptéren. A hangársor előtt több, mint negyedszáz gép sorakozik fel: Aradók, Klemmek, Nebulók, Bückerek, egy M 29-es, egy Levente, egy-két Zlin. A légcsavarok poruszályt növesztve keverik a levegőt.

A betonon népes csoport. A légierők több tisztje, a magyar spórtrepülőtársadalom szine-java. Térkép mindenkinek a kezében. *Antal Lajos* MÁV tanácsos ismerteti a vitéz nagybányai Horthy István emléktúra feltételeit. Szakszerü magyarázata után *Torontáli Imre* ezredes, túraparancsnok határozott, rövid mondatait halljuk:

— A túra sportszerű és programszerü lebonyolítását minden körülmények között biztosítanunk kell. Egyéni akció, letérés nincs. Repülési magasság 300—500 méter a terep fölött. Az időjárási helyzetet az utbaejtett repülőtereken közölni fogják. Jelenleg 2500 méteres felhőmagasság, erősen párás.

— Köszönöm! Jó repülést!

Tisztelgés.

A lassubb gépek pilótái gépeikhez sietnek. Néhány perc mulva nekivágnak az erősen párás látóhatárnak Ungvár irányában.

Tőlünk jobbra halkan berreg a haditudósító század Aryflexe, filmfelvétel készül a híradó számára. *Budinszky Sándor*, a Rádió népszerű beszélője hangriportban számol be hallgatóságának az indulásról. Egymásután szólaltatja meg a magyar sportrepülés vezető személyiségeit.

Ferihegy—Ungvár

A gépek legnagyobb része apró kis pont a napkeleti párában. Már csak az Aradók vannak a földön. *Kováts Sándor* vezető-főoktató társaságában betelepszünk a hetvenkilencesbe. Megállapodunk, hogy ónodig én, onnantól Ungvárig ő vezet. Gázt! Balkör a reptér felett.

Kétszázzal utazunk. Jobbról a tokaji hegy, balról Sátoraljaujhely maradozik el mellettünk. Még egy negyedóra és a hegyek lábánál feltünik Ungvár, első uticélunk. Alattunk vagy húsz gép szépen kiigazodva. Benzint töltenek. Leszállunk. Az ungvári repülőtérre közben megérkezett a légierők kékszínű Messerschmitt-Tajfunja, amelyen *Torontáli Imre* ezredes és *Czirmay Zoltán* főfelügyelő teszi meg az utat Erdély körül. Minden gép megérkezett. A pilóták zöme megállapítja, hogy a túrarendezőség itt követte el az első nagyobb hibát, nevezetesen azt, hogy nem kubikoltatta arrébb, a leszállás útjában álló erdőborította, tekintélyes hegyet.

A felső Tisza völgye—Aknaszlatináig.

Félórás ottartózkodás után újból indulás. Uticélunk: Aknaszlatina. Néhány perc múlva már a munkácsi vár ódon falai mellett húzunk el, majd csodás színpompában a Felső-Tisza völgye tárul fel előttünk. A pataknyi Tisza jobbpartján végig egymásután repüljük át a Nagyágat, a Talabort, a Taradot és már fel is tünik Máramarossziget. A háromszögalakú szlatinai repülőtéren ugyanaz a látvány fogad mint Ungvárott. Kedélyes délebéd, majd délután a sóbánya megtekintése szerepel a menetrenden. Másfélszáz méternyire megyünk a föld alá. Amerre nézünk só és só mindenütt.

Horthy Miklós csúcs—Kolozsvár

A késődélutáni órákban indulunk a szombati út utolsó távjára, Kolozsvárra.

Igaza van, mert az erdélyi körút egyik legszebb szakasza következik. A Visó völgyén repülünk végig 1500 méteres magasságban. Alattunk a kanyargó Visó kékes selyemszál, a vasút fekete, az országút fehér cérna. Az év nyolc hónapjában fehér sipkát viselő Horthy Miklós csúcs már jóideje hivogat. Kétezernégyszázra emelkedünk. Nagyszerüen bontakoznak ki alattunk a gigantikus hegyóriás barnásrőtes sziklái szaggatott vízmosásai. Komoran fenséges ez a hegycsúcs.

1800 percenkénti fordulatra vesszük le a gázt, úgy süllyedünk a végeláthatatlan fenyőrengetegek fölött a Szamos völgye fölé. Még egy negyedóra és a napnyugati párából feltünk a Kincses Város.

A szamosfalvai repülőtéren nagy a sürgés-forgás. Nagyban itatják a szomjas gépmadarakat és egymás után tolják be a tágas repülőgépszinbe. A gépek korán nyugovóra térnek. Vezetőik nem nagyon siettek . . .

Végig a Maros völgyén

Nagyboldogasszony napján korán volt ébresztő. A szamosparti repülőtérről egy-egy katonai Bücker vezetésével ötös-hatos csoportokban, gépsebesség szerint már nyolc óra tájt elindultak a gépmadarak. Utirány: Szamosujvár—Déda—Ditró—Szárhegy. Negyedórás repülés után már a máso-


Az aknaszlatinai repülőtéren

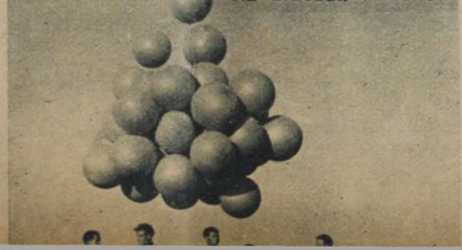

Ember Sándor dr. és Torontáli Imre ezredes


Antal Lajos, a túra főrendezője, nyilatkozik Budinszky Sándornak


Zichy Nándor gróf és Tóth Géza „M 29"-en repülte végig a túrát


A közönség egy része


A repülőnap előkelőségei, élükön v. Bánfalvy István vezérőrnaggyal


Az áldozati ballonok


Az emléktúra végcélja Marosvásárhely



A szárhegyi repülőtéren



Kováts Sándor és Majoros János gratulálnak egymásnak műrepülésük után.



Katonai előkelőségek

dik vasútvonal fölött repülünk el. Nézzük a térképet. Vasútnak se híre, se hamva. Elkevertünk?

Most kapunk észbe. A Szeretfalva—Déda-i vasútról van szó és ezt, minthogy mostanában épült, még nem rajzolták bele a térképbe. A Maros festői felsővölgyén repülünk végig. A meredélyeken évszázados fenyőóriások, a messzeségben kéklő havasok. Hét Aradó úszik a hegyipataknak beillő Maros fölött. A völgy kezd szélesedni, majd síkság bontakozik ki előttünk. Ditró, majd néhányperces repülés után leszállunk a szárhegyi reptér üdezöld füvére.

Az Olt völgye . . .

Rövid ottartózkodás után már az Olt-völgyén repülünk végig. Itt még csak most aratnak. Székely aratók néznek hosszan a repülőkötelék után. A hegyek egyre magasabbak. Mély völgyben lapul Tusnád, a híres fürdőhely. Átugrunk a délkelet felé tornyosuló hegyek fölött, gyönyörködünk a kristálytisztavizü Szent Anna-tóban és máris Kézdivásárhely fölött írjuk le a kötelező kört.

Az egyetlen kényszerleszállás

Ezerötszázon repülünk északnyugat felé. Jobbról a Hargita hatalmas hegytömege, balról Székelyudvarhely közeledik. A városkától délkeletre az egyik sík helyen gépmadár lapul. Kényszerleszállás. A kényszerleszállt gép körül egymás után köröznek a kíséretében volt gépek. A katonai Bücker le is száll. Az Aero Szövetség 31-es Klemmje végzett kényszerleszállást. Bentülői a gépből kiszállva integetnek. Ez megnyugvásul szolgál. Baj nincs, legfeljebb az ebéd várat majd magára. Mint utólag kiderült *Szokolay* felügyelő azért volt kénytelen leszállani, mert elfogyott az olajuk.

Újból gázt. Irány Szováta, majd Marosvásárhely. Már messziről látjuk a város fölött köröző Focke-Wulfokat. Utasrepültetés folyik potom 15 pengőért.

Alacsonyan elhúzunk a Maros fölött, leszállunk, begurulunk. Tikkasztó meleggel köszönt ránk a székely nyár. Egy felhő sincs az égen, délfelé jár az óramutató. A repülőnap 17 órakor kezdődik, de már most sokszázfőnyi közönség szegélyezi a repülőteret és kíváncsiskodva nézi a fel- és leszálló gépek örökszép játékát.

Sokezer érdeklődő

A városból a repülőtér felé vezető útvonalak már a koradélutáni órákban sem bírják a forgalmat.

Az előkelőségek részére fenntartott helyen látjuk a m. kir. légierők képviseletében megjelent *vitéz Bánfalvy István* vezérőrnagyot,, *Ember Sándor dr.*-t, a HMNRA elnökét, a túrát végigrepült *Zichy Nándor grófot*, a MAESz. ügyvezető elnökét, a légierők tisztikarának igen sok kitűnőségét és úgyszólván kivétel nélkül Marosvásárhely polgári vezetőszemélyiségeit.

Tikkasztó melegben, inguljra vetközve vagy napernyők oltalma alatt sokezerfőnyi közönség volt kíváncsi a magyar sportrepülés első székelyföldi adunatájára. Nemcsak Marosvásárhely polgársága jött ki az eseményhez, de se szeri, se száma nem volt azoknak, akik vasúton, társasgépkocsikon, kerékpáron és ha kellett gyalog jöttek a környező városokból és falvakból.

Tizenhét óra az idő. A katonazenekar hangszerein felcsendül a Himnusz dallama. Megkezdődött!

A repülőtér napégette füvén drótkötél zizeg végig és már röpíti is a magasba a vitorlázógépet. Szépen, zajtalanul siklanak a vászonmadarak, simán érnek földet.

Motorzúgás váltja fel a csendet, egy Stroch légcsavarja pörög. Rövid nekifutás és a lomha gép már a levegőben is van. Pilótája pompásan mutatja be a lassúrepülést és a kis helyen történő leszállást.

Hambalkó Géza jó svádával magyarázza a közönség laikus részének a repülés mibenlétét a forgalmiépület jó áttekintést biztosító tetejéről.

Czirmay Zoltán főfelügyelő vezetésével ötös Nebulóraj emelkedik a levegőbe egy kis kötélékrepülésre, majd *Majoros János* forgalmi pilóta száll egy szürke harmincötös Klemmbe. Szebbnélszebb műrepülési gyakorlatokkal szórakoztatja a közönséget. Mindenki felszisszen, amikor 10 méternyire a földtől háton repül végig a közönség előtt.

Még be sem gurul a Klemm, máris levegőbe szökken *Kováts Sándor* felügyelő 160 lóerős motorú, tömzsi együlésese. Tizenötperces, nagy gonddal összeállított műsort repül végig. Hátonrepülés, bukóforduIatok, váltott dugóhúzók, amerikaiak, piruettek váltogatják egymást. Ámuldozva nézik a derék székelyek a nem mindennapi produkciót és végülis nagy tapssal jutalmazzák a gépből kilépő kitűnő repülőt.

Rendkívüli sikere van a ballonvadászatnak. *Zichy Nándor gróf*, aki az új típusú huszonkilencessel elsőnek száll fel, úgyszólván egy léggömböt sem enged el, de a ballonvadászatban résztvevő *Kováts Sándor, Jenik Győző* és *Csatáry Lajos* is kitesz magáért.

A marosvásárhelyi kiképzőkeret hármas raja mutat be ezután *Bezzegh* László vezetésével nagysikerű kötelékrepülést, majd minden más zajt maga alá gyűrve három negyvenkettes motorja mennydörög fel. A vadászraj kitűnő pilótái negyedórás felszállásuk során a harcirepülés minden szépségét a közönség elé tárták. Ketten „légiharcot" vívtak, a harmadik pedig műrepüléssel rukkolt ki. Vagy 500-ig felgyorsulva zuhant gépe a föld felé, meredek kivétel után függőleges irányban rohant az égnek, gyönyörű piruett következett és a gép folytatta útját fölfelé. Minimális sebességgel jobb bukófordulóval fejeződött be a nagyszerű produkció. A repülőnap egyik legszebb pillanata volt.

Antal Lajos, aki *Jenik Győzővel* karöltve mindenre kiterjedő figyelemmel és rendkívüli hozzáértéssel, mintaszerűen rendezte az emléktúrát és a repülőnapot az utolsó gépeknek ad jelt a felszállásra. A műsor vége felé közeledik. A vadászok még fent vannak a levegőben, de már melegítik a kék Focke-Wulf motorjait. *Vitéz Bánfalvy* vezérőrnagy és *Ember Sándor dr.* már gépbe is száll, korán akarnak otthon lenni.

Közben leszállnak a vadászok. A marosontúli dombláne fölé tüzett rakott az alkony.

Csillogószemű apró székelygyerekek sietnek egy nagyszerű élménnyel gazdagabban a város felé. A látottak után elhatározásuk megmásíthatatlan: repülők lesznek. Ha csak egyetlen egy fiatal székely is elhatározta, hogy repülőnek áll, *a vitéz nagybányai Horthy István* emléktúra nem volt hiábavaló, a repülőnap teljes sikert aratott.

A motorok szava elhalkult, az irdatlan tömeg elhagyta a marosparti repülőteret. Eleinte még halk neszek szűrődnek a város felől a repülőtérre, később teljes a csend. Beesteledett. Egymás után ragyognak fel a csillagok. Keresztül a mélykék nyári égbolton milliónyi csillaggal világít a Tejút. Csaba királyfi útja. Tavaly István király napja óta új harcossal szaporodott, a legelső magyar repülő is csatlakozott hozzájuk. A magyar repülőtársadalom esztendővel hősihalála után Róla elnevezett emléktúrán érvényt szerzett akaratának: ***repülni minden áron.***



Aranyjelvényesek

A vitorlázó repülőtudásban ma a felsőfokot az arany teljesítményjelvény jelenti. Birtokosa fölényes tudásról tett tanuságot: 3000 méteres magassági és 300 kilométeres távolsági teljesítményrepülést kell végrehajtania az aranyjelvény megszerzésére.

Idén nyáron különösen tevékenyek voltak a magyar vitorlázórepülők: rövid időn belül három arany teljesítményjelvényt repültek s többen állnak közel az aranyjelvény megszerzéséhez. Az 1943. év nagyszerű teljesítményeivel a magyar vitorlázórepülés világviszonylatban is legelső helyre nyomult.

A Magyar Szárnyak felkereste a három új aranyjelvényes repülőt, hogy olvasóinak beszámolhasson vitorlázórepülésünk három új büszkeségéről. Kettőt közülük nagyon jól ismernek olvasóink, hiszen sokszor találkoztak nevükkel lapunkban, a harmadik Beniczky Lajos, első ízben szólal meg a Magyar Szárnyak hasábjain. Neki különösen nagy része van a legkorszerűbb gépek fejlesztésében, ezek testesítik meg a legmodernebb elgondolásokat.

Mielőtt átadnók a szót a három repülőnek, emlékezzünk meg egy pillanatra az első magyar aranyjelvényes vitorlázórepülőről, Tasnády Lászlóról, aki nagyszerű teljesítményeivel, biztos tudásával, férfias egyéniségével örök példaként áll a magyar repülőtársadalom előtt s akinek emlékét az 1942. évben végzett bámulatraméltó teljesítményeiért most részesítette a Magyar Aeró Szövetség közgyűlése méltó elismerésben.

*



Elsőnek Méray-Horváth Róbertet kerestük fel. Ő szerezte meg Tasnády után másodiknak az aranyjelvényt. Otthon hiába keressük, állandóan kinn tartózkodik a farkashegyi vitorlázótelepen. Felkapaszkodunk tehát a Farkashegyre, ahol nagyban folyik az üzem. Robit az egyik dolgozó csoportnál találjuk meg, amint éppen a szép leszállás technikáját magyarázza.

A munkát egy percre sem hagyja abba beszélgetésünk alatt sem és a Vöcsök fölfelécipelése közben faggatjuk, hogy mivel tölti idejét a legfiatalabb magyar aranyjelvényes vitorlázórepülő. (1922-ben született). A kérdés egészen fölösleges, mert látjuk, hogy csak a repülés lehet az időtöltése, munkája és pihenése egyaránt.

— Most a nyári hónapokban — meséli — állandóan kinn tartózkodom a telepen, csak nagy ritkán megyek le a városba. Ez a nyaralásom. Jelenleg mint oktató foglalkozom a fiúkkal.

— Akkor biztosan remek repülő válik belőlük — jegyezzük meg, de ő szerénykedik. Általában nagy szerénység jellemzi minden szavát. Amikor mindenáron valami izgalmas repülőélményt vagy hőstettet szeretnénk belőle kihúzni, nevetve jegyzi meg:

— Ti, ujságírók, mindig valami különlegeset szeretnétek hallani. Akkor lennétek a legboldogabbak, ha azt írhatnátok meg, hogy legutoljára két fa között repültem el, egy tízméteres hézagon keresztül.

Igaza van, mitagadás.

Repülőmultjáról kérdezősködünk.

— 1938-ban, 16 éves koromban kezdtem repülni. Az összes repülővizsgát sikeresen letettem és azután elkezdtem a teljesítményrepüléseket. Tavalyi országos időtartamrepüléscsúcsom még fennáll, akkor 33 órát és 10 percet töltöttem egyfolytában a levegőben!

— Az aranyjelvény megszerzése könnyen ment?

— Nem volt éppen könnyű, de túlságosan nehéz sem. A 3000 méter magasságot idén áprilisban repültem, Szolnok fölött, a távrepülésre kb. másfél hónap mulva került sor. Május 30-án egy kétüléses Kranich-hal indultam a belgrádi célrepülésre, Luxemburger mérnök úr társaságában. Négy és fél óra mulva minden különösebb élmény nélkül, simán leszálltunk Belgrádban.

— Tehát ez a híres aranyjelvény története. Olyan egyszerűen mondod el, mintha semmi sem lett volna ez a két remek teljesítmény, pedig az egész világon alig egypáran érték még el. Tényleg, — jut eszünkbe — hányas számot viseli a jelvényed?

— 44-es — mutatja. A C-vizsgajelvény arany koszorúban.

— Most mesélj valamit legutóbbi kolozsvári utadról.

— Ötletszerű volt, mint minden startom. Szokás szerint innen Farkashegyről lőttek ki gumikötél segítségével a Kranich-hal. Jó idő volt, gondoltam, megkísérlem a lehetetlent és elmegyek Kolozsvárra. Megpróbáltam és sikerült.

Ő az első magyar vitorlázó, akinek sikerült elérni Budapestről Kolozsvárra. Az utat 6 óra 58 perc alatt tette meg. A 365 km-es repüléssel egyébként országos cél és távrepülő csúcsot állított fel. Meséli, hogy Nagyvárad fölött 4000 méter magasan járt, ami szintén majdnem rekord lett.

Beszélgetés közben beérünk a hangárba. Az egyik sarokban szétszedve áll »Munyó« hűséges gépe, a Kranich.

— Melyik gépet tartod a legjobb magyar vitorlázógépnek? — szegezzük neki a kérdést.

— A Nemerét. Azzal szeretnék sokat repülni.

— Mik a terveid a jövőre?

A választ előre sejtettük.

— Repülni, minél többet repülni!

Nem is akarjuk tovább elvonni idejét a repüléstől, hát visszakísérjük a starthelyre, ahol éppen készen áll egy Vöcsök. Munyó gondolkozás nélkül beleül és magyarázza fiainak, hogy most egy szabályos leszállást fog bemutatni. A csörlőkötél megfeszül, búcsúzunk. A gép a levegőbe lendül és mi a repülőköszöntéssel búcsút intünk a legfiatalabb és legszerényebb magyar aranyjelvényes pilótának: Jó leszállást!

*



A másik aranyjelvényes vitorlázórepülőnk, akit felkeresünk, Stolte János, a BSzKRt kiváló fiatal vitorlázója. A Aero-Ever Széchenyi-utcai tervező irodájában találunk rá, ahol Rubik Ernő munkatársaként dolgozik. Minden szabad idejét a ferihegyi vitorlázótelepen tölti, most is éppen onnét érkezik.

— Mióta repülsz? — hangzik az első kérdésünk.

— 1933-ban, a gödöllői Jamboreen kezdtem a vitorlázással foglalkozni. 12 éves voltam akkor.

— Az aranyjelvény idei megszerzéséig milyen nagyobb teljesítményt sikerült repülnöd?

— Tavaly júniusban a kétüléses gépek magyar időtartamcsúcseredményét javítottam meg. Cimborán repültünk Ketkes Sándorral és 22 óra 44 percig voltunk a levegőben. Az ezüstjelvényt szintén tavaly szereztem meg.

Az aranyjelvény története iránt érdeklődünk. Szívesen mesél:

— A távot és magasságot is idén júliusban repültem, természetesen két részletben. Először a 300 km. sikerült. Én is a belgrádi utat választottam. Kevéllyel — Rubik tervezés — indultam Ferihegyről és 5 óra 40 perc mulva a belgrádi repülőtéren szálltam le. Nyílegyenesen, remek időben tettem meg az utat és Belgrád fölé 2000 méteren érkeztem. Bírtam volna még tovább is, de arra lejjebb már nem nagyon bizalomgerjesztő a vidék.

— A magasság mikor sikerült?

— Pár nappal a belgrádi repülés után szálltam fel — természetesen megint Kevéllyel — és sikerült 4083 méter magasra feldolgozni magamat, ami nemzeti magassági rekord. Ez az aranyjelvényem hiteles története. De, — teszi hozzá sietve — igazán nem az én érdemem, hogy sikerült, hanem a gépé.

— Remek masina! Simán, szinte magától repül. Nála legfeljebb a Nemere jobb és ha elkészül a Fergeteg, — a műegyetemiek gépe — az veheti még fel vele a versenyt. A Fergeteggel egyébként nagyon szeretnék már repülni — teszi hozzá csillogó szemekkel.

Visszatérek az aranyjelvényre.

— Volt valami élményed az úton?

— Nem volt semmi különös, csak az az elég kellemetlen emlékem marad, hogy a repülés után három napig kellett

rostokolnom Zimonyban, kevés pénzzel és meglehetősen hiányos ruházatban. Ellenben, ha mindenáron valami élményt akarsz hallani, elmondok egyet. A budapest–nagyváradi vonalon fekszik egy Bacsatelep nevű kis község. A táv 170 km. Nagyváradra igyekeztem, mikor efölött a kis fészek fölött kifogytak alólam a jótékony termikek. Megnéztem az órámat. 1 óra és 15 percet repültem. Ez volt az első öröm. A második leszállás után következett. Egy nagy birtok közepén értem földet. Az egész környék összeszaladt és érkezésem feletti örömükben úgy megvendégeltek, hogy a fejedelmi rántottcsirkés vacsorát sokáig nem fogom elfelejteni. Másnap vontatógéppel mentünk a gépért és hálából mindenkit felvittünk egy kis körsétára.

Komolyabb témára térünk.

— Milyennek látod a magyar vitorlázórepülés jelenét és jövőjét?

— A fiúk tudnak és igyekeznek, de több gép kellene. Főleg vontatógépekben van nagy hiány. Alig várom már, hogy elkészüljön az új vontatógép, a Darú, melyet a műegyetemiek műhelyében építenek. Mi is sok újabb modell tervezésén dolgozunk — mutat az íróasztalokon fekvő rengeteg tervrajzra — és azon vagyunk, hogy olyan jó gépet adjunk a magyar repülésnek, mint a Kevély.

— Mik a terveid a jövőre nézve?

— Szeretnék magassági rekordokat repülni és megpróbálkozom a kolozsvári, esetleg a marosvásárhelyi úttal is. Egyébként szorgalmasan dolgozom itt az irodában. Szeretnék legalább olyan jó repülő lenni, mint Tasnády László volt és legalább olyan tervező, mint Rubik Ernő.

Ebben az utolsó mondatban — melyet már búcsúzás közben mondott — életprogrammot adott, melynél szebbet magyar vitorlázórepülő nem tűzhet maga elé.

*



Utoljára Beniczky Lajos, a legújabb magyar aranyjelvényes pilótát látogatjuk meg. A MSrE tervező irodájában, éppen munkája közben zavarjuk.

— Milyen érzés aranyjelvényesnek lenni? — csapunk le rá az első kérdéssel.

— Nagyon jó! Nagyon boldog vagyok, hogy sikerült, de akár hiszed ,akár nem, most éreztem, hogy sikerülni fog. Minden alkalmat megragadok, hogy repülhessek, akármilyen idő van és fennmaradok, ameddig csak lehet. Most, mikor a start után simán ment a dolog, valahogy tudtam, hogy megszerzem a teljesítményjelvényt — meséli lelkesen, de minden nagyképűség nélkül.

— Ez az augusztus 8-i távrepülésedkor volt, úgy-e?

— Igen. A magasságot már megszereztem régebben. Kolozsvári repülésre indultam, de nem nagyon ment a dolog, mert sokat kellett vakrepülni és a vakolás még gyönge oldalam. Igy aztán Nagyvárad mellett, Mezőszakadáron leszálltam, de magasságot azért szépen gyüjtögettem, mert a barogrammom szerint 3200 méteren jártam.

— Milyen géppel repültél?

— M. 22.-vel. Azzal voltam a távrepülésen is.

— Mondd el néhány szóval ennek a történetét — kérjük, mire készségesen mesélni kezd:

— Amint tudod, Újvidékre repültem. Újvidék azonban sem Érdtől, — ahonnét rendszeresen startolok — sem Budapesttől nincs 300 km re. Kénytelen voltam tehát az országban egy olyan pontot keresni, mely Újvidéktől több mint 300 km-re fekszik.

— Mindenképpen a határon belül akartál maradni?

— Igen. Nem szabad túlrepülnünk. A déli irányt meg azért választottam, mert arrafelé ismerem a terepet. Tehát térképen pontosan kiszámítottuk, hogy a bácskai országhatártól egy Esztergom fölött fekvő kis falu, Kémend van megfelelő távolságra. Most már csak a jó időt kellett kivárni. El is érkezett egy napon, pont a legrosszabbkor. Előző nap reggeltől estig vontattam, késő éjjel kerültem ágyba, mert egy gépet kellett hazahoznom teherautóval. Ráadásul nem is ettem semmit. Álmosan, éhesen, erőszakkal ültettek be a gépbe. Később már — mikor jól ment minden — elfeledkeztem ezekről, igaz, hogy egyszer mégis rosszul lettem.

— Hát elég nagy szerencséd volt, hogy ennyi baj ellenére mégis sikerült!

— Az biztos. Tasnády László mondta mindig, hogy a repüléshez — tudás mellett — elsősorban szerencse kell. De, hogy tovább folytassam, Érdről vontatógéppel felhúztak a kijelölt pontra, ahol lekapcsoltam és megcéloztam Ujvidéket. Az út első szakasza, amíg visszaértem Érd fölé, remek időben, simán ment. 12.55-kor kapcsoltam le és egy óra mulva már túl voltam Érden. A második szakasz Kiskőrösig annál nehezebben ment. Innét utam végcéljáig ismét jó időt kaptam. Szabadkát fél 5 körül értem el. Itt remek emelő termikekkel találkoztam, úgyhogy a város fölött 1600 méteren repültem át. Újvidékig már csak meredek siklás következett. Pontosan ötórai repülés után, 5 óra 55 perckor szálltam le. Fájó szívvel tettem, mert volt a gépben még jó pár kilométer.

— Volt valami élményed a repülés alatt?

— Az elmondottakon kívül semmi, de arra büszke vagyok, hogy ez volt Magyarországon az első sikeres távrepülés, amelynél a vitorlázógépet előzőleg eredeti kiindulási helyéről elvontatták.

Megtudjuk, hogy tizennyolcéves korában, 1938-ban kezdett repülni. Egy év mulva már C-vizsgás pilóta volt. 1940 ben ötórás időtartamot repült. 1941-ben szerezte meg az ezüstjelvényt. Nevetve meséli, hogy akkor nagyon büszke volt arra, hogy a két utóbbi teljesítményt a »görbe« Pilissel« repülte — egy kicsit hibás géppel. Volt még egy budapest—győri sikeres célrepülése is. Rengeteget repül és sokat vontat motorosgéppel. Majdnem az egész országot bejárta már a levegőben. Panaszkodik, hogy nincs elég vitorlázógép, de különösen a vontatók hiánya nagy.

— Most építünk egy új vitorlázó- és vontatógépet, — mutatja a Fergeteg és a Daru terveit — a Fergeteg sebességi gépnek készül, a Darú pedig ideális vontatómotoros lesz. Reméljük, rövidesen elkészülnek a mintapéldányok és megindulhat a szériagyártás is.

A Fergetegről nagy szeretettel beszél. Ő tervezte. A repülésnél a gyorsaságra fekteti a fősúlyt, általában a vitorlázógépek sebességének javításával foglalkozik. Az új gép a most használatban lévőknél jóval nagyobb utazó- és merülősebességgel rendelkezik. Reméli, hogy a gépek jól be fognak válni, amit mi egészen biztosra veszünk.

De közben lejárt az időnk. Búcsúzunk és elmenés közben arra gondolunk, hogy nem kell aggódnunk a magyar vitorlázórepülés jövője miatt, ha ilyen ügyes tervezőink és repülőink vannak.

st.—gy.

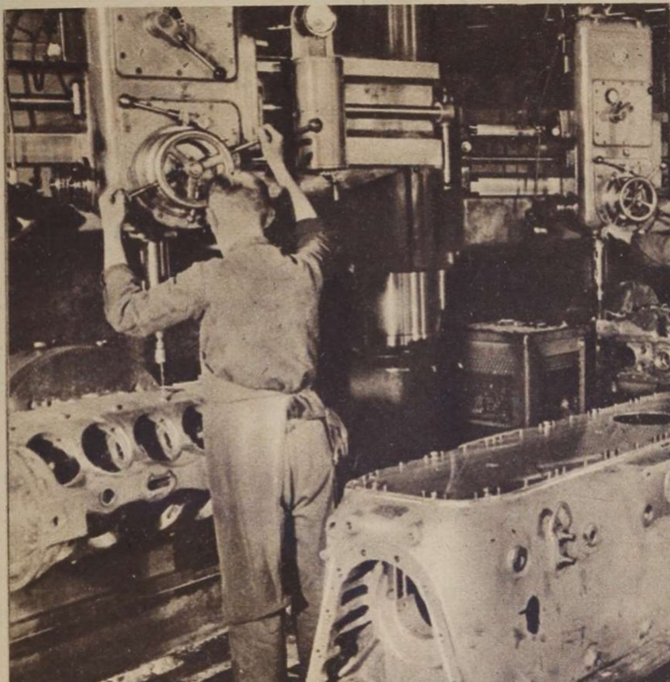
EGY NÉMET MOTORGYÁRBAN...

Főszerkesztőnk folytatja németországi úti beszámolóját

II.

A korszerű harcirepülőgép szíve a repülőmotor. Ez a nagyteljesítményű, óramű precizitásával működő erőgép, vasúti mozdonyt megszégyenítő teljesítményt sűrít össze egyetlen kis egységben. Éppen ez az oka annak, hogy gyártásánál a legnagyobb gonddal kell eljárni, a legnemesebb nyersanyagokat kell feldolgozni, hiszen csak így érheti el a motor a megkívánt megbízhatóságot és előírt teljesítményt. A sárkány jóságán felül a motor megbízhatóságától függ a harci feladat teljesítésének sikere s vele együtt a gondosan, nagy költségek árán kiképzett személyzet élete is.

Ezért a repülőmotorgyártás megszervezésére Németország különös gondot fordított. A német motorgyárak legjobbjai egyetlen munkaközösségben tömörültek és tapasztalataik kölcsönös kicserélésével tették lehetővé, hogy minél hamarabb, minél jobb, nagyobb teljesítményű hajtóműegységeket tegyenek sorozatgyártásra éretté.



A Junkers-motorok

A gyár, melyet meglátogattam, Junkers-repülőmotorok nagysorozatgyártására rendezkedett be. Az első, valóban nagy sorozatban gyártott Junkers-repülőmotor a Jumo (Junkers-Motoren rövidítése) 210., tizenkéthengeres, vízhűtéses, fordított V-motor volt, ezt állandó szívós fejlesztő munkával kb. 550 lóerőről 700 lóerő fölé emelték és az első német harcirepülőgépekbe építették. Közben nagyban folyt a Jumo. 205. és 206. nyersolajmotorok gyártása is. A Junkers-rendszerű repülő nyersolajmotorok egyedülállóak az egész világon. Ellentétesen működő dugattyúpárjai jellemzik az üzembiztosságában és fogyasztásának gazdaságosságában felülmulhatatlan motort, amely jogosan szerzett elismerést az egész világon a német műszaki teremtő elmének.

A háborús előkészület, az új nagyteljesítményű egyfedelűekre való áttérés új követelményekkel állt a motorgyártás elé is. A Jumo. 210. csak a nagyobb egységek előfutárjának bizonyult és a gyártása és üzeme közben szerzett tapasztalatok értékes alapnak bizonyultak a fejlesztő munka számára. A következő motor teljesítményének legalább 50 százalékkal felül kellett mulnia a Jumo. 210. lóerőszámát! A nyersolajmotor szintén nem jelenthette a megoldás útját. Amennyire kiváló ez a motor a kereskedelmi repülés számára, ahol egy hosszabb útvonalú posta- vagy utasjárat gazdaságosságában az üzemanyagfogyasztás valóban döntő tényező, ugyanúgy nem jelenthette a megfelelő megoldást a hadirepülőgépek számára. Itt ugyanis nem a motor gazdaságossága, hanem aránylagos könnyűsége, szükség esetén túlterhelhetősége és minél nagyobb teljesítménye a mértékadó.

Így született meg Junkerséknél a Jumo. 211. motor, egyidőben a Daimler-Benz munkaközösség által kifejlesztett DB. 600. motorral. Ez a két üzem ugyanis a vízhűtéses soros motorok kikísérletezését vállalta magára, míg BMW, a magába olvasztott Bramo-val és Argus, a léghűtéses motorokkal foglalkozott.

Tervezési és harcászati szempontok döntöttek abban, hogy végül is nem a szabványos V-motorokat, hanem a fordított V-motort fogadták el és rendszeresítették. Az üzemanyaggal való takarékoskodás és a repülőüzem egyik legtöbbet kifogásolt hibaforrásának kiküszöbölése teremtette meg a benzinbefecskendezés rendszerét.

A benzinbefecskendezés rendszere

Számos rendszer kísérletezett azzal, hogy a Diesel-rendszerű nyersolajmotorokhoz hasonlóan, a benzint is nem porlasztott állapotban, kész gázkeverékként, hanem befecskendezve és csak magában a henger belsejében elporlasztva juttatja a motorba. Ezek a rendszerek többnyire csak a kísérleti motoron váltak be, de egyetlen egy kísérlet sem jutott el a sorozatgyártás állapotába. Végül — valószínűleg a Junkers-féle Diesel-repülőmotorokkal szerzett tapasztalatokat értékesítve — sikerült megalkotni a tökéletes benzinbefecskendezési rendszert.

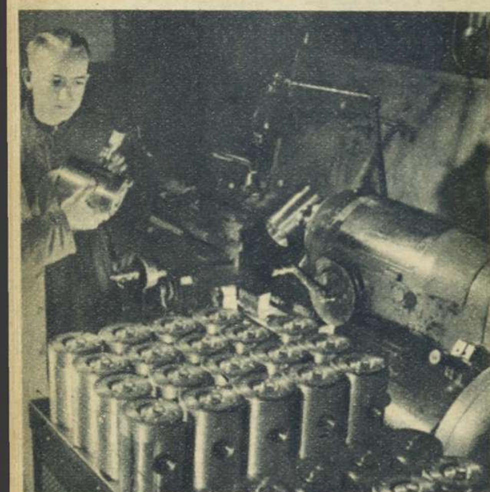
Ennek lelke a benzinbefecskendező szivattyú. Ez a csodálatos precizitással működő és bámulatosan »okos«, szinte gondolkodni tudó szerkezet gondoskodik arról, hogy mindig a kellő mennyiségű kis benzinmennyiség jusson a motorba. Ez a fuvókán át a hengerbe juttatott benzincsepp elkeveredik a nagynyomású töltő-levegővel és a sűrítés ütemének végére tökéletes robbanókeveréket alkot s a robbanómotoroknál megszokott módon gyullad, robban, kiterjed és hasznos munkát végez.

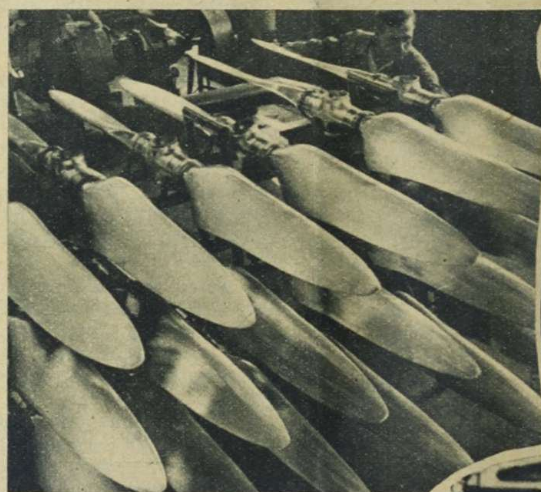
Barát és ellenség egyaránt elismeri a német benzinbefecskendezéssel működő Einspritzmotor kiválóságát. Segítségével sikerült megszabadulni a porlasztótól, amely — pilótáink és mérnökeink gyakorlati tapasztalatból tudják — hány kényszerleszállásnak, balesetnek, üzemképtelenségnek volt az oka.

Az 1933 után megindult óriási arányú kutató és kísérletező munkával tehát sikerült a német repülőmotoriparnak behoznia mindazt a hátrányt, ami rá a versaillesi békediktátum korlátozó pontjaiból hárult. Eredetileg 300 lóerőben maximálták az építhető repülőmotorok lóerejét s később is csak úgy segíthetett szűkös helyzetében e hiányon a német ipar, hogy külföldi gyártási jogokat vásárolt meg. Igy került Németországba a Pratt—Whitney csillagmotor, melyet BMW fejlesztett tovább. Hasonlókép a nemzeti szocialista uralom kezdetén nagyobb számú külföldi motort is kényszerültek venni, hogy áthidalják azt az időt, ami a kísérletek megindulása és a sorozatgyártás igazi ütemmel való megindulása között várható volt. Tizenöt évi szünet után kellett e 15 év minden mulaszását alig háromnégy év alatt pótolni. Jól tudjuk, hogy ez fényesen sikerült. A német repülőmotorok nem csupán nem maradtak el angol, francia, amerikai és olasz társaik mögött, hanem éppen a benzinbefecskendezés rendszeresítésével ezeket felül is múlják. Kétségtelen bizonyítéka ennek az is, hogy a különben rend-

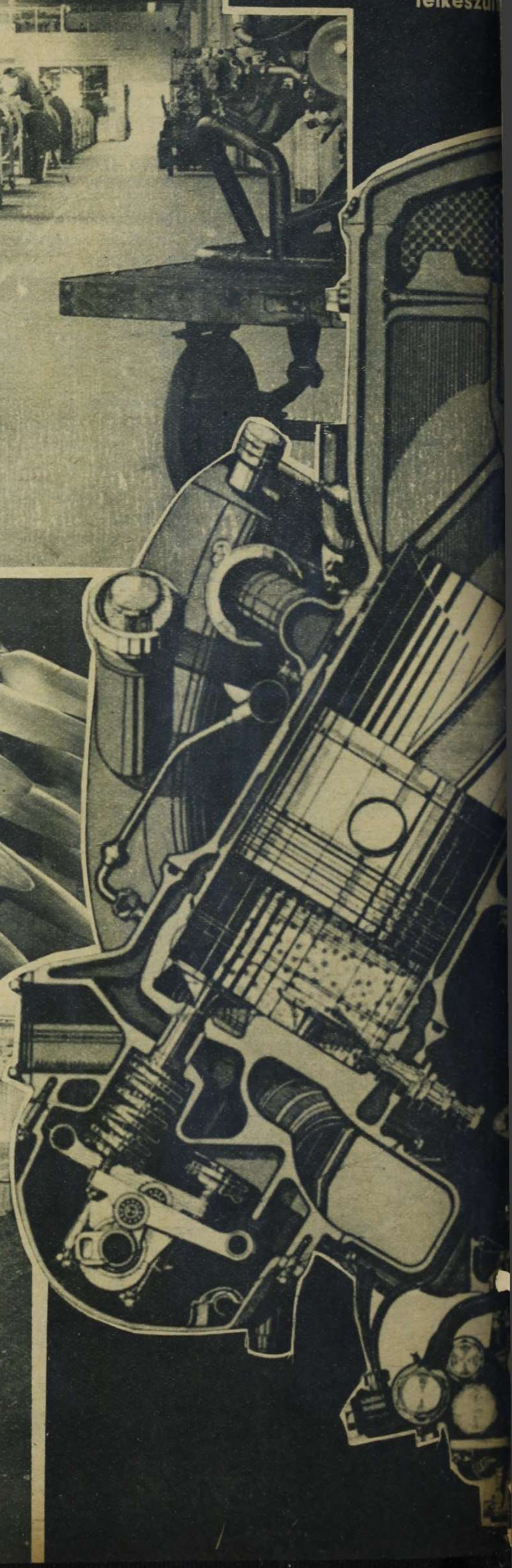
EZER

**Képek a nagyteljesí
gyártásáról. A repülő
felkészül**



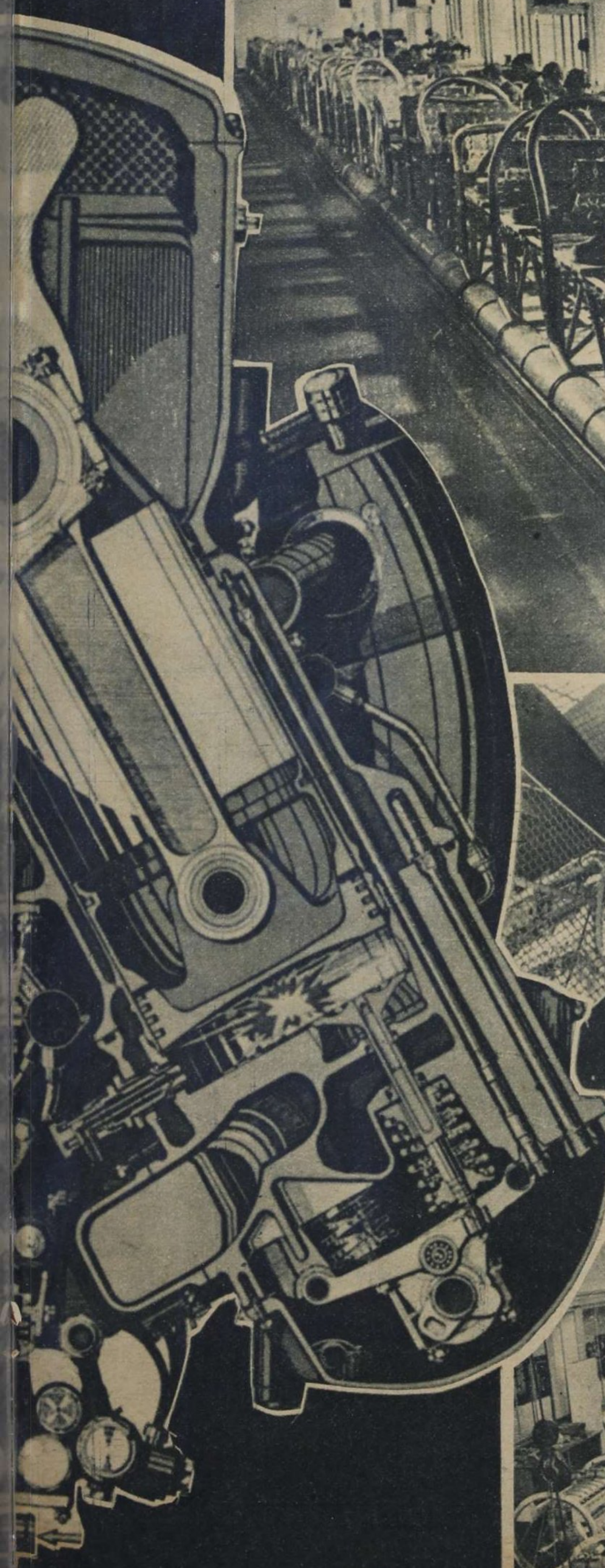




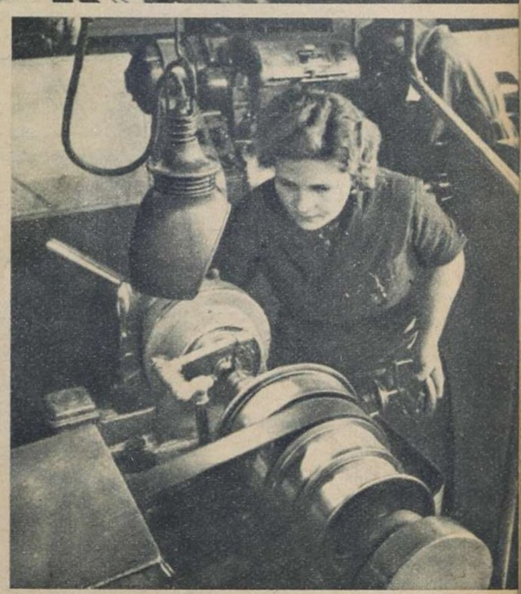


LÓERŐ

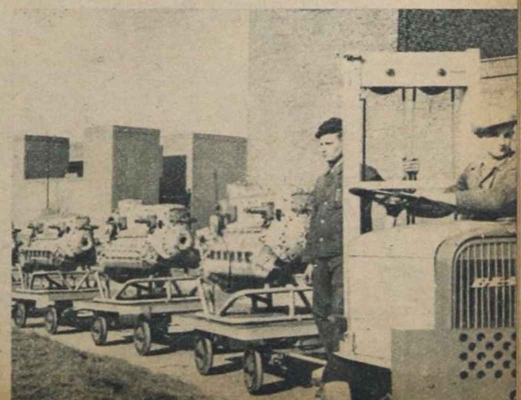
épülőmotorok nagysorozat
szíve: gyártása rendkívüli
ágot igényel.











kívül fejlett olasz repülőmotoripar is megvette az egyik német nagyteljesítményű befecskendezéses motor gyártási jogát és RA. 1000. jelzéssel több üzemében gyártja.

A mai motor: automata.

Az általam megtekintett gyárban egy korszerű motort gyártanak, a 211. jelzésű Jumo-motor egy késői jelzésű utódját, amely azt teljesítményben, megbízhatóságban messze felülmúlja. Még van valami, amiben utólérhetetlen munkát végzett a német ipar: a motornak minél inkább automatává való átalakításában. Óriási ennek a jelentősége, hiszen nem kell törődnie a pilótának a motor fordulatszámával, a légcsavar emelkedésével, a hűtéssel és még sokféle tényezővel, ő csupán a gázkart kezeli és evvel már a maga részéről mindennek eleget tett, a többit elvégzi a vezérlő automata.

Repülőmotorgyártásról, magáról az üzemről nagyon sokat beszélni nem lehet. Ez már sokkal több közös vonással bír a gépkocsigyártással, mint a sárkánygyártás. Ma végeredményben a német repülőipar is három ágra oszlik: sárkánygyárak, motorgyárak és szerelvénygyárak. A futómű, mint a gép harmadik főrésze, a sárkány és hajtómű mellett elvesztette jelentőségét és helyét a különböző szerelvények: műszerek, automaták, fegyverek foglalják el. Az utóbbiakkal is igen nagy ipar foglalkozik.

Többszörös automaták csodateljesítménye

A gyártás természetesen szintén szalagon történik. Az egyes alkatrészek ugyanúgy adnak itt is találkát egymásnak, mint a sárkánygyárban. Persze itt talán még nagyobb dolga van az egész gyártást koordináló osztálynak, az időkalkulációnak, mert sokkal több és sokkal több gyártást, megmunkálást megkívánó alkatrészek számára kell el nem késhető találkákat szervezni.

S közben az állandó ellenőrzés csaknem ugyanannyi időt és embert foglal le, mint maga a gyártás. A repülőmotorgyártás kétségkívül a legmesszebbmenően gépesített, automatizált iparág. Bonyolult, rendkívül elmés szerszámgépek készítik az egyes alkatrészeket, az előre megkívánt, rendkívül nagy pontosságra. A gyártásnál ugyanis pontosan meg kell tartani az előírt méreteket (van olyan alkatrész, amelynél a megkívánt gyártási pontosság az ezredmilliméter határon belül van, ha tehát csupán a milliméter ezredrészével tér el a munkadarab az előírt értéktől, máris kidobható: selejtbe megy), másrészt az anyag felületi megmunkálása is igen fontos, hiszen ezzel az alkatrész kifáradási szilárdságát igen nagy mértékben növelik. Az ellenőrzésnek tehát legalább akkora jelentősége van, mint magának a gyártásnak. Szerencsére erre a munkára az idős, kiérdemesült mestereket és szakmunkásokat is be lehet állítani, s ők így veszik ki részüket a totális háborúban a nagy nemzeti erőfeszítésből, félbeszakítva pihenésük megérdemelt éveit.

Többszörös szerszámgépautomaták állnak egymás mellett, szolgáljon bizonyságul egyetlen példa: egyetlen többszörös fúrógép vágja a motorházba a tizenkét henger helyét, majd utána a hengerek felerősítésére szolgáló csavarok átvezető furatát. Óriási marógépek dolgoznak és hihetetlenül rövid idő alatt készítik a legbonyolultabb alakú részeket is. Az üzem teljesítménye óránként több repülőmotor. Ez érthető is, hiszen motorokból jóval nagyobb a szükséglet, mint sárkányokból, nem csupán azért, mert a gépek zöme ma már többmotoros, hanem azért is, mert a legkisebb üzemzavar esetén sem kísérleteznek a motornak a gépben való javításával, hanem helyette kiemelik a rossz motort, helyébe új tartalékhajtóművet szerelnek s a régi motort nem kapkodva, hanem nnyugodt ütemben alaposan vizsgálják át és javítják meg a műhelyben.

A kész motor kipróbálása

A kész motorokat benzinmotoros mozdonyók vontatják kis tartókocsijaikon a motorpróbaállomásra, amely kétségkívül Európa egyik leghangosabb helye. Fékpadok egész sora áll itt egymás mellett, elmésen elrendezve, úgy, hogy tucatjával vizsgálhatják egyszerre a kész motorokat. Az épület külső oldala nyitott, itt kap helyet különleges felfüggesztéssel a motor, belül zárt megfigyelőhelyiségben foglalnak helyet a kipróbálást végző mérnökök és segédeik. A feladat a motor zavartalan üzemének vizsgálata és egyben teljesítményének meghatározása. A kész motor teljesítménye csupán a megszabott 3 vagy 5—6 százalék toleranciával térhet el a névleges teljesítménytől, ez az átvételnek alapvető feltétele.

A próbajárat első része három órás üzem különböző erővel (teljes gáz, startteljesítmény, utazóteljesítmény, 15% túlteljesímény), megszabott időtartamon át. A három órás futás végeztével a motort leszerelik és visszaviszik az üzembe, ahol egy külön osztály szétszereli és minden egyes futófelületet megnéz, nincs-e valahol rendellenesség, s minden rész minden szempontból megfelel-e a követelményeknek. A röntgen- és mágneses vizsgálatok is nagy szerephez jutnak ekkor, akár a gyártási ellenőrzésben. A szétszerelt motor alkatrészenként való ellenőrzése után, ha semmi panasz nem merült fel, ismét összeszerelik a sokszázlóerős erőgépet és újabb háromórás próbajárat következik, ismét különböző teljesítményfokkal. Ha ismét semmi kifogás nincsen, a motort át veszi a sárkánygyár és teljes hajtóművé kiegészítve végre be is építi a gépbe.

A hajtómű magában foglalja a légcsavart is. Talán majd alkalmam nyílik, hogy a légcsavargyártásról bőségesen képekkel illusztrálva írhassak, ezt ugyanis szóval leírni csaknem lehetetlen. A másoló (dekopir) marógépek ekkora táborát még soha nem láttam. Az öntött légcsavarszárny és az agyöntvénny egyaránt kovácsolás után kerül a marógépbe és ott alakul ki belőle a kész légcsavarszárny vagy légcsavaragy, amely utolsó részletéig megfelel az előírt mintának.

Motort és légcsavart egyesíti az üzem a hajtóműben. A motorok újfajta felfüggesztése a szerelési munkákat könnyíti meg és lehetővé teszi a motorcserét egy órán belül.

Az egész motorgyár a német szerszámgépgyártás remekműve. A nagyszerű többszörös automaták szinte elképzelhetetlenül megsokszorozzák az egyes ember munkateljesítményét és munkaórák ezreit takarítják meg más fontosabb feladatokra. Szinte azt mondhatnók, hogy az ember itt csupán a gép irányítójának szerepét tölti be, nem pedig a testi munkásét. Ez a munkakör inkább ellenőrző, csaknem szellemi munka!

Az orvos döntő szerepe

Igen érdekes, hogy a német repülőgépipar munkásait alkalmazás és munnkakörre való beosztás előtt igen alapos orvosi és pszichotechnikai vizsgának vetik alá. A vizsgálat célja a jelentkező szakmunkás vagy egyéb munkaerő testi és szellemi alkalmasságának meghatározása. Az eredmény szerint osztják be a munkást a 8 vagy 12 óra munkaidejű csoportba. Az üzemek egyes részei ugyanis naponta három 8 órás, más részek pedig két 12 órás munkacsoportban dolgoznak s egyes munkakörökben számukra a szokottnál nagyobb pihenőket is engedélyeznek. A cél nem a munkaerő kizsákmányolása és kihasználása, hanem a teljes munkateljesítmény nnyerése úgy, hogy a dolgozó egészsége kárt ne szenvedjen.

Szinte felesleges még azt is elmondanom, hogy a gyár egyes részletüzemeinek elhelyezésében és álcázásában óriási szerepet játszottak a légvédelem követelményei s az üzem nem csupán felismerhetetlen a levegőből, hanem egyetlen bombatámadással legfeljebb egyes részei rongálhatók meg, de az egész, aránylag nagy területen szerteszórt nagyüzem minden része csak nagyon nehezen lelhető fel.

31 éves tábornok: Galland vezérőrnagy, a német vadászerők főfelügyelője

Adolf GALLAND ez év márciusában töltötte be 31-ik életévét. Ma vezérőrnagy és a német vadászerők főfelügyelője. Fiatal korához képest magas rangját olyan ragyogó katonai pályafutás után érte el, hogy annak remek ívelésére érdemes visszatekintenünk.

GALLAND 1912. március 19-én született a Ruhrvidéken fekvő Westerhorn városkában. A westfáliai Buer-ban járt gimnáziumba és itt tette le az érettségit is. Katonai pályáját 1934 februárjában kezdte meg, amikor, mint gyalogos-lövész vonult be. Ez év szeptemberében már zászlóssá lép elő. Ebben az időben kíváló sportteljesítményeivel tűnt ki. 1935-ben átlépett a légihaderő kötelékébe és mint hadnagy és repülőoktató a schleisheimi vadászrepülőiskolához osztották be. Két év mulva egy vadászegységhez kerül, ahol ugyanebben az esztendőben már főhadnaggyá nevezték ki. Résztvett a spanyol polgárháborúban, mint a legendás Condor-légió tagja. Kezdetben egy csatarepülő- később egy vadászszázad élén harcolt és ekkor tett első ízben tanuságot bátor küzdőképességéről és vakmerőségéről. Számtalan eredményes bevetést hajtott végre és ezekkel kiérdemelte az akkor elnyerhető legmagasabb hadikitüntetést, a brilliánsokkal díszített arany Spanyol Emlékkeresztet. A spanyol háború után Németországban mint ezredsegédtisztet látjuk viszont. A lengyel háború kitöréséig egy vadászszázad parancsnoka volt. Századával sikeresen vett részt a lengyelországi hadjáratban. Vitéz magatartásáért elnyerte a Vaskereszt II. osztályát és 1939 októberében már százados. Vadászai élén már ott küzdött a nyugati fronton is. Nagy légigyőzelmeit — melyeknek kivívása közben egészen különleges képességeket és taktikai ügyességet árult el — a francia hadjárat folyamán aratta. 1940 júliusában soron kívül őrnaggyá léptették elő és egy vadászszázad vezetésével bízták meg. Tíz nappal kinevezése után kapta meg a Führertől a Vaskereszt lovagkeresztjét, melyet 14 légigyőzelemmel érdemelt ki. De nemcsak a légiharcban tűnt ki, hanem földi célok ellen intézett alacsony támadásokban is. Egységét több sikeres alacsony támadásra vezette, egyebek között a nyugati fronton egy bevetés alkalmával négy légvédelmi üteget semmisített meg. 40-ik légigyőzelme után — melyet London fölött aratott — megkapta a Vaskeresztjéhez a tölgyfalombot. 1940 októberében ismét soron kívül elnyerte az alezredesi rangot; ekkor már ötvenre emelkedett légigyőzelmeinek száma. Pályafutásának egyik kiemelkedő dátuma volt 1941 június 21., amikor mint első német katona kapta meg az újonnan alapított rendjelet: a Vaskereszt Lovagkeresztjéhez a Tölgyfalombot a Kardokkal. Ez a kitüntetés a nyugati légicsaták után érte, melyek közben hetvenre növelte légigyőzelmeinek számát. Nagy bajtársának, MÖLDERS-nek korai halála után GALLAND ezredes lett és átvette a német légihaderő vadászerőinek főfelügyelői tisztségét. 94-ik légigyőzelme után — 1942 november havában — a Führer átnyujtotta neki a Vaskereszt Lovagkeresztjéhez a brilliánsokkal díszített Tölgyfalombot a Kardokkal. Még ebben a hónapban újabb előléptetésben részesül: vezérőrnaggyá nevezik ki. Ekkor még alig mult harminc éves.

Ma is ezt a rangot viseli és a német vadászerők élén áll. Pályafutásának csúcspontján, magas beosztásában, tökéletes elméleti, valamint gyakorlati szaktudással és felkészültséggel vezeti repülőit és munkásságával nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a német légihaderő erejének és ütőképességének teljében oroszlánrészt vállalhasson magára a győzelem kivívásában.



Galland vezérőrnagy a német vadászerők főfelügyelője



Galland vezérőrnagy Göring tábornaggyal vadászerők bevetéséről tárgyal

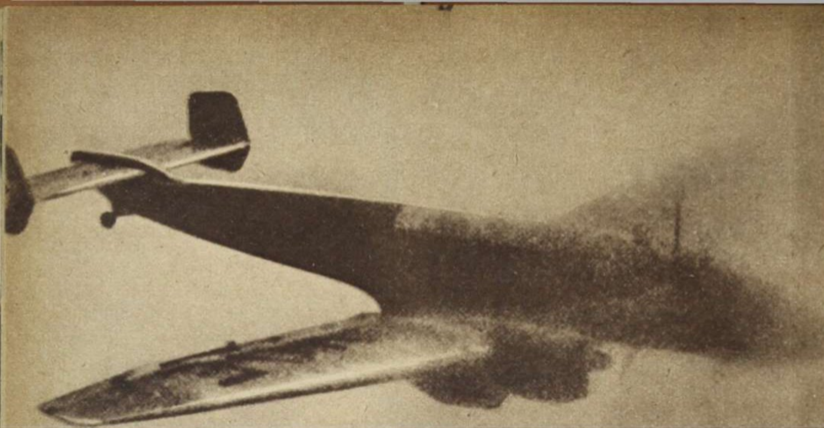
REPÜLÉS ELŐKÉSZÍTÉS BIZTOSÍTÁS

Jó előkészület fél siker: e tétel a repülésben is érvényes, még felhőrepülésre, vakrepülésre is. Tegyük fel, hogy a HA-JUA vagy akár a D-AMOY vezetője azt a feladatot kapja, hogy gépével 9.15 perckor repüljön Pestről Kolozsvárra vagy Berlinből Münchenbe. A pilóta nem ér 9.13-kor lélekszakadva a repülőtérre, hanem már egy órával előbb kinn van és áttanulmányozza az annyiszor is átrepült útvonalát arra az eshetőségre készen, hogy rossz időjárás van és vakrepülnie kell.

Mialatt ő vakrepülésre készül, a szerelők is átvizsgálják a gépet, felkészülnek az útra. A motort már előzőleg átnézték és rendben találták. A motorburkolat ismét le van csukva és zárva. A kellő üzemanyagmennyiséget feltöltötték. A gép műszerei rendben vannak (hiszen rossz időben az egész gép biztonsága a műszerektől függ!). Törzs, szárny, kormányok, futómű rendben vannak. Negyedórával indulás előtt megindítják a motorokat és bemelegítik őket. Közben a motorszerelő mégegyszer felülvizsgálja az összes motorellenőrző műszereket (fordulatszám, üzemnyomás, olajnyomás, benzinnyomás, olajhőmérséklet) s a légcsavar állítószerkezetét is. Mikor a pilóta néhány perccel felszállás előtt gépébe ül, biztonságban érezheti magát, hogy a szakszemélyzet mindent a legalaposabban átvizsgállt.

A vezető ezalatt nyugodtan befejezhette navigációs előkészületeit. A térképen be van rajzolva az útvonal, a hozzátartozó iránytükörkurzusokat is már meghatározta. Pontosan 194 fokos kurzuson jut el Münchenbe a térkép szerint. Igen ám, de még figyelembe kell venni a szél eltérítő hatását is, valamint az útközben változó mágneses eltérést is.





Vakrepülő Ju. 86-os

A főjelző a repülőtér előtt

Szélerősség és deklináció ismeretében már meg volna a pontos iránytűkurzus, ha a gép vasrészei nem térítenék még el néhány fokkal az iránytűt. Ezt a deviációt is figyelembe kell venni, végül megvan a pontos útvonal. Az útvonal magasságát is meg kell határozni: az előforduló legmagasabb természeti akadály felett is még 400 méter magasságnak kell maradnia. Tehát az utat 1700 méteren fogja végigrepülni.

Most kerül sor a rádiótechnikai előkészítésre. Mindenütt vannak repülésbiztosító állomások, iránymérő berendezéssel és adókészülékkel. Ezek mindegyike a légtérbe kerülő vakrepülőgépeket gondozza. Szép dolog lenne, ha ezekután semmi nehézség sem merülne fel. De természeti akadályok, folyók, hegyek befolyásolják a rádiadást és vételt és helytelen iránymérésekhez vezetnek. Ezeket a hibaforrásokat is be kell rajzolni a térképre, hogy az ilyen hibás zolni a térképre, hogy az ilyen hibás szakaszokon ne kérjenek iránymérést, mert ez tévedéseket okozhat. Tilos területekre is tekintettel kell lenni, ilyenkor az útvonal változik meg.

Mindezt a repülés előtt kellett átgondolni s a gép rádiósával és a repülőtéri időjelzővel megbeszélni. Hiszen a pilóta teljes felelősséggel tartozik utasai életéért és biztonságáért. Mikor indulás előtt gépébe száll, tudja, hogy bármilyen időben biztonsággal hajthatja végre az útvonal berepülését.

Felszállás után a pilóta a meghatározott irányt veszi fel. A rádiós jelenti a gépet a legközelebbi földi rádióállomásnak. A repülőgép és földi állomás oda vissza forgalmában külön morzejelek és jelcsoportok használatosak. A földi állomás a gép jeleire azonos vagy hasonló jelekkel válaszol. Igy például felszállás után a gép jelenti a földi állomásnak: 9.23-kor elhagytam Berlint. Münchenbe repülök. Útvonalirányom 194 fok. Repülési magasságom 1700 méter«.

A földi bemérőállomás jelzi az üzenet átvételét, ugyanakkor egy térképre berajzolja a gép útvonalát és repülési magasságát. Ha most egy másik gép ugyanabban az irányban szembejön, a földi állomás azt egy másik magasságra pl. 2000 méterre irányítja, ekkép kiküszöbölve minden összeütközési veszélyt. A térképen a földi biztosító állomás a gép üzenetei alapján követi a gép útvonalát s állandóan ad utasításokat, időjárásjelentéseket, adatokat a felhőzetre, szélre, jegesedésveszélyre vonatkozólag.

Amíg a repülőgépről csak egy kis darabka földet vagy éjjel egyetlen csillagot is látunk, a repülés, tehát az egyensúly megtartása, a helyes magasságban való maradás, pontos irányrepülés nem jelent nehézséget. Más már a helyzet éjszaka, ködben és a felhőrepüléskor. A vakrepüléskor a felhőben nem látunk egyebet, mint tejfehér vízgőzt, mely azután a felhőréteg vastagsága szerint színét szürkére, vagy akár koromfeketére is változtathatja. Ezzel a gép elvesztette minden földi tájékozódási támpontját. Ebben a helyzetben az ember tájékozódási érzékei felmondják a szolgálatot: a pilóta nem tudja meghatározni, hogy a felhőben egyenesen repül-e vagy fejjel lefelé halad, vagy akár zuhanórepülésben van. Csakis műszerei segítik ki a zavarból. Ezek között is a legfontosabb az elfordulásjelző, a mesterséges horizon, a variométer és a távirányítú. Ezekben megbízhatik: mindig megadják a gép pontos helyzetét a térben. Természetesen sok gyakorlat kell ahhoz, míg sikerül a gépet a műszerek segítségével mindig egyensúlyban tartani.

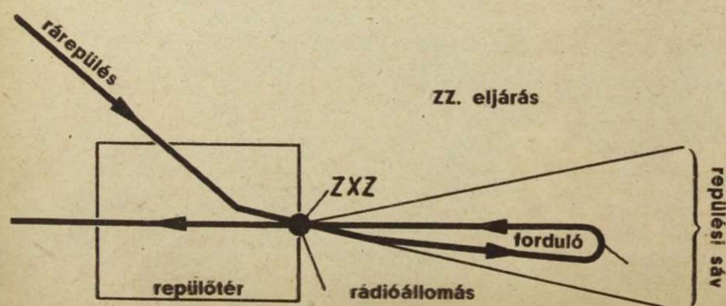
A vakrepülés az előre kiszámított és a földi bemérőállomás adatai alapján helyesbített értékek alapján nem nehéz. Sokkal nehezebb a vakleszállás. Ezt különféle módszerek szerint hajtják végre. Leghasználatosabb a ZZ-rendszer és a felhőáttörés.

A felhőáttörés akkor alkalmazható, ha az alsó felhőszint még 150 méterre van a repülőtér felett és a közelben nincsenek magasabb akadályok. Ekkor a repülőiránymérő állomás a gép motorzajának alapján pontosan a repülőtér felett megadja az áttörési parancsot s a gép a felhőrétegből lefelé áttör, majd rendes látási viszonyok mellett simán leszáll.

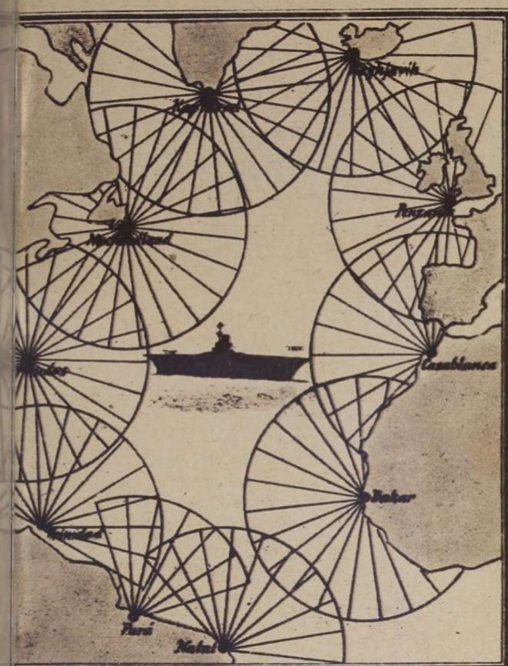
A ZZ-eljárásnál a gép rárepül a repülőtérre a felhőben. Rádióval megkapja pontos irányát, melyen repülnie kell. Ezen a repülőtértől elrepül. A vezető közben kiszámítja, milyen messzire kell repülnie az adott szélben, hogy hét perc mulva ismét a repülőtér fölé érjen. A számított időt kirepülve, 180 fokos fordulót végez és pontosan hét percig repül. A qfe-betűcsoporttal megkapja a pontos légnyomást a repülőtér felett és finom magasságmérőjét észre állítja be. Igy a gép magasságát néhány méter pontossággal a repülőtérhez viszonyítva kapja. A gép irányát a rádióirányítás alapján állandóan helyesbítve repül be a repülőtérre vakrepülésben, az adott irányban akadályok nem lehetnek. Kis magasságban éri el a hetedik perc végén a repülőteret. Az iránymérő állomás abban a pillanatban, mikor a gép a repülőtér szélén van, megadja a ZZ leszállójelet. Erre a vezető lekapcsolja a gázt és leszáll. Közben látja a talajt is és helyes hárompont leszállást hajthat végre.

A harmadik eljárás a javított ZZ-eljárás. Itt azonban külön elő- és főjelzőállomások adnak bizonyos feltűnő jelet a repülőtérről adott távolságokban. A repülőtér megközelítése ugyanúgy történik, mint a ZZ eljárásnál. Ha a gép pontosan a megszabott irányban halad, a gép rádiójának fejhallgatójában folytonos zümmögő hang hallható. Ha ettől balra tér el, pontjeleket hall, ha jobbra, vonásjeleket hall. A műszerfalon is jelzi egy mutató, hogy merre tér el. Ekkép kell azután helyesbíteni az útirányt. Az adott irányban van 1 vagy 2 előjelző és egy főjelző. Az előjelző adott jellemző hanggal és egy lámpa felvillanásával adja meg a repülőtérről 3 kilométer távolságban lévő pontot, ekkor a pilóta repülési magasságát 200 méterről fokozatosan 50 méterre csökkentheti. A főjelző a repülőtér szélének közvetlen közelségét adja meg, tehát elkezdheti a leszállást. A finom magasságmérő ismét 10 méter pontossággal adja a gép magasságát s az utolsó tíz méteren a legsűrűbb ködben is lehet látni, tehát síma leszállást végrehajtani.

Ezek a repülés előkészítésének, a vakrepülésnek és vakleszállásnak legfontosabb jellemzői. Éjszakai repülésre mindez ugyanígy érvényes. A vakrepülés, tehát a gép feltétlen uralma látás nélkül is minden helyzetben: tudomány. Ez nagy követelményeket támaszt a pilótával és rádióssal szemben, tehát itt csak a legjobbak válhatnak be igazán.



Rádióirányítás



Uj repülőgépanyahajó az atlanti csatában

Új repülőgépszállító hadihajótípus jelent meg az óceánon: a kisérő repülőgépanyahajó. Angol neve: Escort carrier. A hajót a hajókaravánok kiséréseben használják és a régebben alkalmazott segédcirkálók feladatkörét vette át, kibővítve saját különleges alkalmazásával. Az eddig szolgálatba állított egységek 7—14.000 tonnás kereskedelmi hajók átépitéséből származnak és 20—25 gépet vihetnek fedélzetükön. Gépparkjuk néhány távolfelderítőből, kisebbszámú vadászból és több közepes bombázóból áll. Az escort carrierekre azért volt szükség, mert az óceán közepén maradt egy mintegy 1000 kilométer szélességű sáv, ahová a partról felszállt távolfelderitők nem értek el s ahol a német tengeralattjárók háborítatlanul működhettek. Ezt az atlanti »halálkatlant« igyekszenek most a kisérő anyahajók segítségével kiküszöbölni.

Légcsavar, mint fék.

A svájci Escher—Wyss gyár legújabb változtatható emelkedésű légcsavara negatív emelkedési értékeket is felvehet, tehát a húzó légcsavar tolóvá alakul át és így fejt ki leszálláskor fékező hatást. A kísérletek tanusága szerint ez az eljárás eddig a legjobb fékező eljárás a kifutás csökkentésére: a rendes kifutás 28%-ára csökkenthető a légcsavarfékkel és 17%-ára a légcsavarfék és kerékfék együttes alkalmazásával. Ha szerét tehetjük, egy következő számunkban részletesen ismertetjük az Escher—Wyss légcsavart, mely ma a legjobb automata légcsavar.

*



Német repülőgépfegyverzet

A Luftwissen szerint a német légihaderő gépein rendszeresített tűzgépek a következők: A Rheinmetall—Borsig AG. MG. 17. jelű géppuskájának ürmérete 7.92 mm, a fegyver hossza körülbelül 120 cm és az egész fegyver súlya mindössze 13 kg. A nem szinkronizált géppuska tűzgyorsasága 1100 lövés/perc. A nehéz géppuska szintén a Rheinmetall—Borsig AG. gyártmánya, ürmérete 13 mm, jelzése MG. 131. A fegyver hossza 117 cm, tűzgyorsasága 900 lövés/perc. A lövedék (nyomjelző robbanólövedék) kezdősebessége 750 m/sec. A Mauser-cég gyártja a 20 mm-es MG. 151/15 mintájú gépágyút, amely az újabb német vadászgépek rendszeresített fegyverzete és pillanatnyilag ebben az osztályban tökéletesnek mondható. Súlya 43 kg, a fegyver hossza 180 cm, tűzgyorsasága 800 lövés/perc. A szárnyakban beépített, távkioldású gépágyúk jelentékeny része ezenkívül Oerlikon gyártmányú, mely alapjában még világháborús német (Becker) gépágyúból fejlődött ki. A FW. 190 fegyverzete pl. 2 db MG. 17., 2 db MG. 131. és 2 db Oerlikon tűzgép.

*

Hermann Gőring hadosztály

A német véderő hősi harcaiban utóbbi időben számos alkalommal említett Hermann Gőring hadosztály a német légierő különleges gyorsanmozgó földi alakulata: valóságos miniatür hadsereg. Kizárólag önkéntes jelentkezőkből álló elit alakulat ez, a legkorszerűbb felszerelésű német páncélos hadosztály. A tuniszi harcok után ismét felállították s a sziciliai harcok befejeztével Délitália védelmében játszik fontos szerepet ez a hadosztály. Rajta kívül még vannak más harcoló földi alakulatai a német légierőnek: a légierő tábori hadosztályai (Luftwaffenfelddivision) szintén kizárólag a légihaderő főparancsnokának vezénylete alatt állanak és a földi erőktől függetlenül vethetők be a légierő szempontjából fokozott jelentőségű szakaszok védelmére. Ezekbe a hadosztályokba is önkéntes jelentkezés, igen alapos kiképzésen való megrostálás után jutnak az ujoncok. Göring tábornagy hadseregének korszerű kiképzésére és felszerelésére személyesen fordít igen nagy gondot.

VILÁGÍTÓ BOMBÁK

A fényforrások (lámpák, fényszórók, ívlámpák stb.) fényerejét általában normál-gyertyákban, »gyertyafény«-ekben szokás meghatározni. A közepes szobai világítást adó izzólámpák fényereje általában nem több 40—100 gyertyafénynél. Ebből alkothatunk képet magunknak a világítóbomba fényerejéről, hiszen a ma használt rendes bomba fényereje körülbelül 1,200.000 gyertyafény!

Az angol világítóbomba vetéskor egy fémhüvelyben van s időzített gyujtással körülbelül 1000—1500 méteren kis töltet veti ki az ejtőernyős világítóbombát hüvelyéből. Az ejtőernyő olyan méretű, hogy a bomba süllyedősebessége csupán 2 méter másodpercenként, a világítótöltet időzítése azonban olyan, hogy az ernyő kinyílásának pillanatától számítva csupán 4 perc mulva gyulik meg a világítókeverék, tehát az első időzítéstől számítva 500—1000 méteres magasságban.

Mint az ejtőernyős bombáknál általában, a bomba helye így semmiféle támpontot nem ad a vető gép helyére nézve, sem a haladási irányra vonatkozólag.

A közönséges világítóbombával, mint amilyen a nálunk Sztalin-gyertyának nevezett magnéziumbomba is, nem szabad összetéveszteni az újabban használt céljelzőbombát. Ez 110 kg súlyú folyadéktöltésű gyujtóbomba, melynek vetése ugyanúgy célzott vetéssel történik, mint a robbanóbombáé. A bomba égési időtartama három perc s ez idő alatt rendkívüli fényerejű színes világító foltot ad. Ez a folt nem csupán a célpontot jelzi a bombázókötelék többi gépe számára, hanem színe szerint megfelelő támpontot ad a közelben levő többi bombázandó célpont felkeresésére.

—

Ókori időkből származó óvóhely

A Corriere della Sera írja, hogy a nápolyi óvóhelyek építésekor számos barlangra bukkantak. Egy közülük 16.000 embernek nyujt bombabiztos menedéket. A város alatt mintegy 130 bombabiztos barlangbúvóhelyet találtak s a külvárosokban lévő 261 további barlanggal ezek kereken 400.000 embernek adnak menedéket. A barlangokat már az ókorban is lakták s így az óvóhelyek építése közben igazolódott be régi írók könyveinek állítása, hogy Nápoly alatt a legrégibb időkben is barlangokban is laktak. Ma tehát Nápolyban találjuk a legnagyobb óvóhelyeket s ezek még akkor készültek, mikor a repülés az ember teljesíthetetlen álmai közé tartozott.

—

Az USA hadsereglégierők két érdekes műszaki újdonság adatainak közlését engedélyezték. Az egyik a Sperry-féle önműködő célzókészülék, amely a repülő erődök lőelemképzőjének nevezhető. A kis fekete dobozba épített készülék a lövegtornyok fontos alkatrésze s az optikai célzókészülék feladatkörét egyesíti egy számológéppel. A 12,7 mm-es nehéz géppuskákkal felszerelt tornyokon találjuk: a lövész két fogantyú és egy pedál kezelésével forgatja a tornyot, süti el fegyverét és működteti a célzókészüléket. A készülék pontosan megadja az előretartást, a szélnyomás és a lövedékpálya figyelembevételével s más tényezőket is beszámít a lőelemekbe; a lövész feladata csupán a célpontnak két világító vonal között való tartása. A másik készülék a Willis Overland Motor Inc, toledói (Ohió) cég gyártmánya és az időzítés ellenőrzésére szolgál. Segítségével a légvédelmi ágyúgránátoknál az eddig mintegy 20 százalékot kitevő hibás időzitésű lövedékeket sikerült 0.1 százalékra leszorítani s igy azt a veszélyt, hogy a fel nem robbant saját légvédelmi lövedékek a védett városban kárt tesznek, jelentéktelenné tenni. A készülék akkora, mint egy rádiókészülék és villanymotora 30.000 fordulatot tesz percenként. A tömeggyártás ellenőrzésére igen jól bevált.



EJTŐERNYŐS UGRÓTORNYOT AVATTAK A LEVENTÉK

Rákosi gyakorlótér, augusztus 22.

A rekkenően meleg augusztusi délutánban sűrű sorokban áramlik az érdeklődők tömege a rákosi gyakorlótér felé. Ma van az ejtőernyős levente-ugrótorony felavatása... A civilruhák közé rengeteg katonai- és leventeegyenruha vegyül és a műúton is leventealakulatok menetelnek a gyakorlótér irányában. A nap hőse, az ugrótorony már messziről látszik. Fontosságának tudatában büszkén és gőgösen magaslik az alatta nyüzsgő embertömeg fölé, amely félénk csodálattal bámulja. A nyolcvan méter magas, merészen az égnek törő vasszerkezet valóban impozáns látvány.

A műútról a gyakorlótér, ill. az ugrótelep — melyet a tornyot nagy körzetben övező kisebb épületek és különféle tornaszerek alkotnak — bejárata felé vezető út két oldalán leventék állnak sorfalat. A meleg szél csak növeli a hőséget, a por szinte bokáig ér, de sebaj!... mindenki vidáman és izgatottan várja a látnivalókat. A magyar leventék, a magyar ifjúság ünnepén csak lelkes arcokat látni!

De közben már háromnegyed öt felé jár az óramutató... A tér északi oldalán elhelyezett dísztribün mellett már sok előkelőséget látunk, ők a honvédelmi miniszter úrra várnak. Többek között itt van vitéz Béldy Alajos altábornagy, az Ifjúság Honvédelmi Nevelésének Országos Vezetője, aki vitéz nemes Hajnal Alajos ezredessel, Budapest Székesfőváros Leventeparancsnokával beszélget. Ott látjuk az ejtőernyős csapatok parancsnokát is és még sok más katonai és polgári előkelőséget. Jelen van a sajtó is és a tribüntől balra áll a Magyar Rádió autója.

Pontosan háromnegyed ötkor befut vitéz Csatay Lajos vezérezredes, honvédelmi miniszter, autója. A kivonult leventedíszszázad zenekara a Himnuszt játsza, a század vigyázzba merevedik és puskával tiszteleg. A Kegyelmes Úr elhalad az arcvonal előtt, majd helyet foglal a dísztribünön. Most Hajnal ezredes úr fellép a tribün mellett álló emelvényre és beszél leventéihez. Érces hangját hatalmas megafonok viszik szét a tér minden zúgába. Néhány katonás szóban vázolja a torony felépülésének történetét, kiemelve Béldy altábornagy úr odaadó fáradozását. Röviden ismerteti a torony adatait, majd lelkesítő szavakkal állítja a magyar fiúk elé példaképül az ejtőernyős leventéket. Végül felkéri a honvédelmi miniszter urat, hogy a tornyot adja át rendeltetésének. A Kegyelmes Úr lép most a mikrofónok elé és megköszönve a torony tervezőinek és kivitelezőinek lelkes munkájukat, az ugrótornyot átadja a magyar leventeifjúságnak. Beszéde közben vesszük észre, hogy a torony tetején egy levente ugráshoz készülődik, majd az utolsó szavak elhangzása után leugrik. Az ejtőernyő nagy, fehér gombája méltóságteljesen ereszkedik lefelé. A szél elég messzire sodorja a toronytól, úgyhogy pontosan a zenekar közepén ér simán földet. Lecsatolja magáról a hevedereket és frissen felpattan a földről. A közönség dörgő tapssal jutalmazza a szép ugrást.

Most megszólal a megafon és néhány szóban tájékoztatja a megjelenteket a torony szerkezetéről és az ugrás lefolyásáról. A Magyar Szárnyak olvasói — még az építés ideje alatt — egyik mult számunkból már értesültek a torony főbb adatairól, részletesebb ismertetést most adunk. A torony — mint említettük — nyolcvan méter magas és hazánk első ilyen alkotmánya. Felfelé keskenyülő, merész vasszerkezetét magyar mérnökök tervezték és magyar munkások építették magyar anyagból. Magasságával egész Európa leghatalmasabb ugrótornya. Ennek ellenére nincs kikötve, tehát az ugrók nem ütközhetnek sodronykötélbe. Belsejében acélhágcsók vezetnek a csúcsra, de liftakna várja a felvonót, melynek felszerelésével az avatóünnepségre még nem készültek el. A torony csúcsán nyert elhelyezést az ugróhelyiség, melynek emelődaruhoz hasonló nyulványán függ a keretre feszített, nyitott ejtőernyő. Ugrás előtt a forgatható ugróhelyiséget a legkedvezőbb szélirányba fordítják, hogy az ugró a toronyhoz ne ütközzék. Az elugrás az ugróhelyiség alatt hetven méter magasságban lévő körerkélyről történik. A levente magára csatolja a kifeszített és felfüggesztett ejtőernyő hevedereit és a mélybe veti magát. A csigákon átvetett drótkötélen futó ejtőernyőt megfelelő gyorsasággal engedik az ugró után. Ez a módszer teljes biztonságot nyujt, viszont minden tekintetben a repülőgépből való ugrás érzését adja.

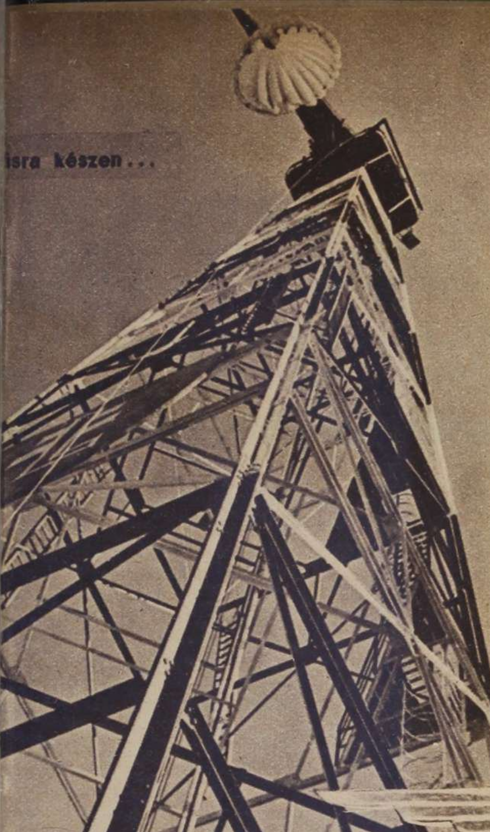
Az ismertetés után bejelenti a megafon, hogy látni fogjuk az ejtőernyős előképzés különböző fokozatait. A leventezenekar pattogó indulójára kb. húsz meztelen felsőtestű, izmos, barnára sült levente talajtornát és szabadgyakorlatokat mutat be. Majd két csapatra oszolva »rugby«-t játszanak. A kemény küzdelem után másik csoport fut a tér közepére. Fehértrikós csapat remekül kidolgozott műszabadgyakorlatokat végez tornaszereken. De máris újabb csoport következik. Ökölvívást, birkózást és a híres japán önvédelmi birkózást, a dzsiu-dzsicut mutatnak be. Ennek magyar nevét is megtanuljuk: cselgáncs. Most egy másik tornászcsapat akrobatikus mutatványaiban gyönyörködhet a közönség. A szép szál, keménykötésű fiúk remekül dolgoznak, de ki is jut nekik az elismerő tapsokból! Ezután a kiképzés magasabb fokozataként szereplő ugrógyakorlatokat látjuk. Asztalról, ugróállványról, majd ejtőkötélről. Az ugróállvány négy méter magas faépítmény, három emelettel. Erről gyakorolják a leventék a helyes földreérést és a szabályos mélységbeugrást, a »fecskeugrást«. Míg ezek a gyakorlatok folynak, kiképzett leventék állandóan mutatnak be szebbnél-szebb ugrásokat a toronyból. Az ember szinte maga is kedvet kap a sok ugrást látva, hogy kipróbálja, milyen érzés lehet lebegni és szállni az ejtőernyő kötelein...

Egyszerre csak távoli morajlás üti meg az emberek fülét, mind erősebb lesz, majd dörgő motorokkal három Héjja vadászgép húz el rajban, mintegy ötven méter magasságban a mező fölött. Gyönyörű, szívetdobogtató látvány... A Héjják még háromszor csapnak le a mezőre, majd eget-földet rázó dübörgéssel villámsebességgel elrepülnek a nap aranykorongja felé. Nincs is időnk sajnálkozni távozásukon, máris három Bücker Jungmann tűnik fel az azurkék égben, a HMNRA pilótáival nyergükben. Tisztelgőkört repülnek a toronynak, majd tökéletes rajrepülést mutatnak be. Ismét újabb gép jelenik meg felettünk, egy Bücker Jungmeister. Kováts Sándor, az ismert műrepülőpilóta vezeti. A tőle megszokott tökéletességgel látványos műrepülést mutat be. Egymást követik a dugóhúzók, orsók, amerikai fordulók, bukfencek és bukófordulók. A gyengébb idegzetű nézők ijedten húzzák be a fejüket egy-egy túlalacsonyan végrehajtott veszedelmes figura közben, de mikor a gép tisztelgőkör után három kisérőjével együtt eltűnik a messzeségben, mindenki sajnálja távozásukat.

Az idő fél 7 felé jár, az érdekes és változatos műsor a végéhez közeledik... Néhány levente még bemutatja az ejtőernyő földreérés utáni összecsukását, ami az erős szélben nem éppen könnyű munka. Befejezésül a leventezenekar eljátssza a Szózatot, majd a díszszázad elvonul a Honvédelmi Miniszter Úr előtt

A tömeg lassan oszlani kezd. Senki sem bánta meg, hogy idefáradt, mindenki vidáman és egy szép délután emlékével indul hazafelé. A zenekar indulójának hangjaiból már csak foszlányokat hoz felénk a szél, de a torony még látszik, ott magaslik a történelmi emlékű rákosi mezőn és hirdeti a magyar tudást és erőt azoknak az ejtőernyős ifjaknak erejét és keménységét, akiknek jelszava: »Az ejtőernyős hadifogságot és halálfélelmet nem ismer«.

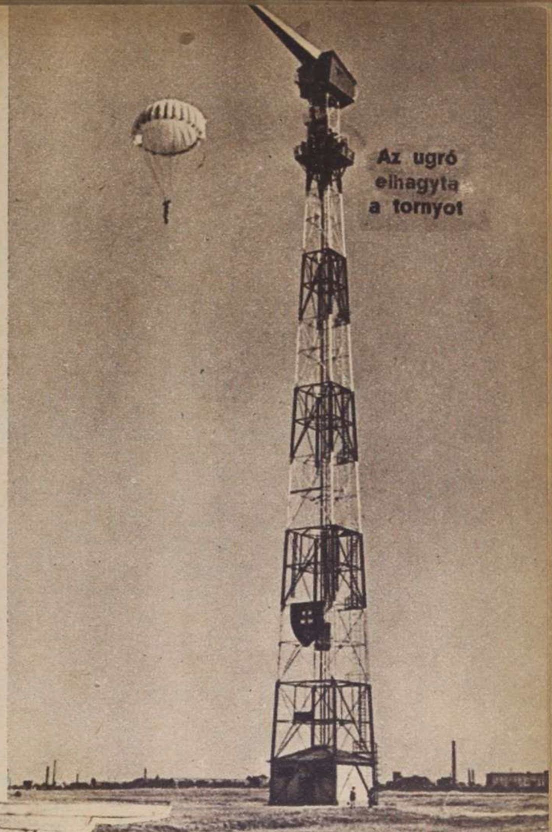
Stirling György



isra készen...



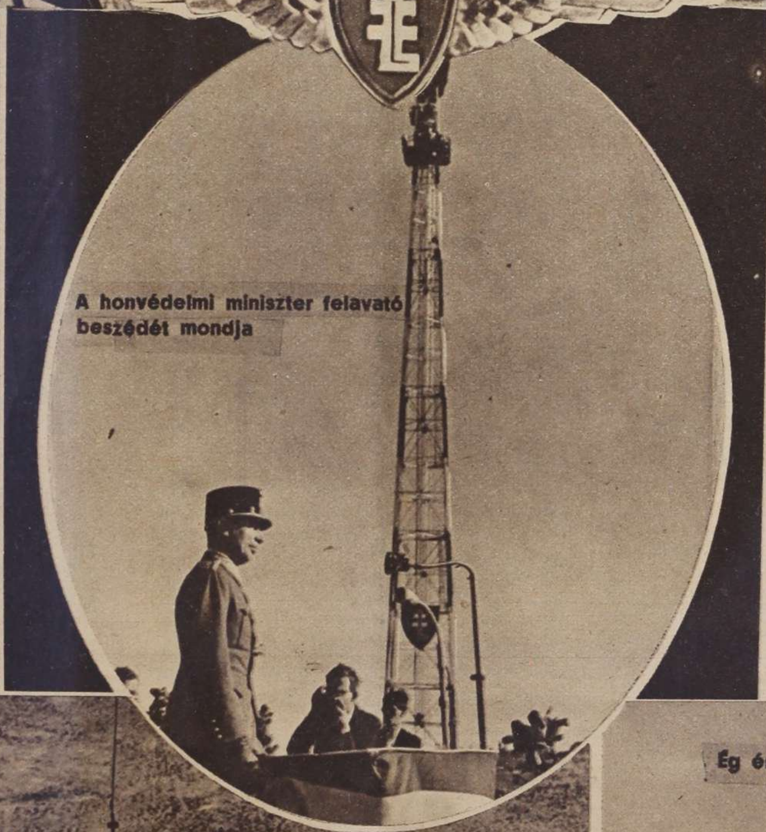
Ugrás közben...



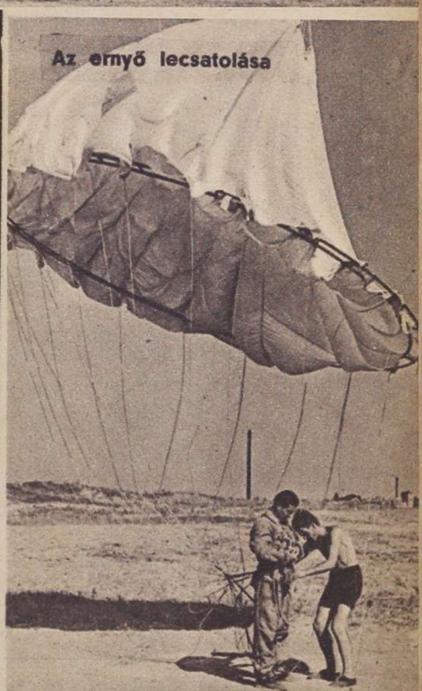
Az ugró elhagyta a tornyot



érés előtt



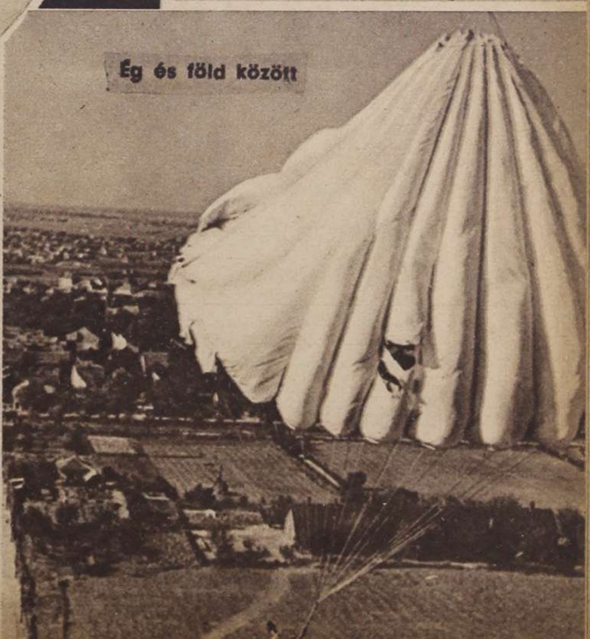
A honvédelmi miniszter felavató beszédét mondja



Az ernyő lecsatolása



állet a következő ugráshoz



Ég és föld között



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Szervezés, légügyi politika

Li Gin herceg, az utolsó koreai császár fia lett a japán hadsereg légierőinek parancsnoka. Egy év alatt ez a harmadik személyi változás a japán légierők vezetésében. A légierők új parancsnoka 45 éves.

*

Mindössze 1000 tonnányi utánpótlási anyagot tudnak az amerikaiak havonta légi úton Csungking-Kinába szállítani. Ezért földi úton keresnek új szállítási lehetőségeket. A kérdés azonban rendkívül nehéz, mert Kína 20.000 km hosszú vasúthálózatából 17.000 km japán kézen van. Újabban Consolidated B—24 Liberator mintájú bombázók érkeznek Amerikából Csungking-Kinába. Valószinű, hogy a Japán ellen intézett második légitámadást ezekkel a gépekkel hajtották végre.

*

A 37 éves Frederick L. Anderson vezérőrnagyot nevezték ki az Angliába áthelyezett 8. amerikai légi hadsereg bombázó erőinek parancsnokává. Elődje Newton Longfellow vezérőrnagy volt.

*

A spanyol kormánynak 2.18 milliárd peseta rendkívüli hitel áll rendelkezésére. Ebből 900 millió pesetával a hadügyminisztérium, 350 millió pesetával a haditengerészet és 240 millió pesetával a légügyi minisztérium rendelkezik.

*

A portugál kormány felhatalmazást kapott, hogy szükség esetén az ipart és a gazdasági élet más tényezőit hadi érdekből állami ellenőrzés alá helyezze. A militarizálást adott esetben úgynevezett munkásdandárokkal hajtják végre, amelyek részére a katonai büntető törvénykönyv érvényes. A kormánynak ezenkívül jogában áll a külföldi munkásokat portugálokkal kicserélni és szükség esetén a levél- és távíratellenőrzést is bevezetni.

*

Apanasenko tábornokot, a távolkeleti szovjet hadsereg parancsnokát leváltották. Utódja Burakeff Maxim tábornok lett, aki régebben katonai attasé volt Berlinben.

*

A szovjetorosz légierők parancsnoki tisztét a 38 éves Nowikow Sándor tábornagy viseli, aki a háború kitörésekor egy vadászrepülő alakulat kötelékében teljesített szolgálatot.

*

Az indiai légierők nem rég ünnepelték fennállásuk tizéves fordulóját. A hindu pilóták egy részét továbbképzésre Angliába, illetve Kanadába küldik.

*

A brit légierők kiképző központjainak jelentékeny része Kanadában működik. A kanadai repülőkiképzés arányairól eddig nem sok adat jutott nyilvánosságra. Vincent Massey, a kanadai brit főbiztos most néhány érdekes felvilágosítással szolgált ezekről a kiképző alakulatokról, amely világosságot derít arra a kérdésre is, hogyan bírja a RAF állandóan friss személyzettel pótolni a német légvédelem következtében elszenvedett óriási személyi veszteségeket.

Massey szerint 150 repülőiskola működik Kanadában, összesen 10.000 repülőgéppel. Ezek naponta 3,200.000 km-t repülnek és eddig 50.000 repülőgépvezetőt és más hajózó személyzetet (megfigyelőt, rádióst, lövészt stb.) képeztek ki. A kiképzett személyzet mintegy 15.000 hadirepülőgép hajózó személyzetének biztosítására elegendő. A Kanadában kiképzett földi személyzet létszáma: 80.000.

Kanadának ma ötvenszer akkora légi hadereje van, mint a háború előtt. A kanadai légierők minden katonájára tizenegy olyan kanadai esik, akik a brit légierőknél teljesítenek szolgálatot. (Ez a szám is mutatja, hogy a brit hadvezetőség még ma is szívesebben átengedi a harcot és a háború kockázatát a zsoldjába fogadott idegeneknek, ahelyett, hogy a brit Commonwealth fennmaradásának érdekében saját polgárainak életét kockáztatná. A szerk.)

Humphrey Mitchell kanadai munkaügyi miniszter szerint 1,700.000 kanadai szolgál a haderőnél és áll a hadiipar szolgálatában. Howe kanadai hadfelszerelési miniszter szerint Kanada repülőipara hetenként 80 repülőgépet állít elő (valószínűleg nagyobbrészt iskolagépeket) és az eddig legyártott repülőgépek száma 8000. A kanadai repülőipar állítólag ma már 100.000 embert foglalkoztat.

Műszaki és vegyes hírek

Július végén a riverrougei Ford repülőmotorgyárban 2500 munkás szüntette be a munkát annak ellenére, hogy a sztrájk ellen Roosevelt drákói törvényeket léptetett életbe.

*

Alexander Yakovlev orosz repülőgépszerkesztő, aki jelenleg a légvédelmi népbiztos helyettese, kijentette, hogy a LAGG—5 mintájú új orosz vadászrepülőgépek sorozatgyártása megkezdődött és azok rövidesen a csapathoz kerülnek.

*

A Bayerische Motoren Werke (BMW) igazgatóságában változások történtek. A felügyelő bizottság elnökévé az elhúnyt Stauss államtanácsos utódjául Hans Rummelt, a Német Bank igazgatóját választották meg, aki egyúttal a Daimler-Benz (D. B.) motorgyár felügyelő bizottságának elnöki tisztét is betölti. A bizottság elnökhelyettese dr. Walter Rohland, az egyik düsseldorfi acélművek igazgatója. Vezető szerepet tölt be a vállalat vezetésében dr. Richard Bruhn is, aki azelőtt a chemnitzi Auto Union A.-G. élén állott.

*

Az olasz Savoia repülőgépgyár, amely eddig leginkább két- és hárommotoros bombázókat gyártott, állítólag négymotoros bombázógép szerkesztésének tervével foglalkozik. Törzse a hárommotoros Savoia—Marchetti SM 82-re emlékeztet. Négy léghűtéses, kettős csillagmotor fogja hajtani.

*

A Reggiane Re 2000 mintájú olasz vadászegyülésest kísérletképpen átszerkesztik hajók fedélzetéről katapult-szerkezettel kilőhető kivitelre, amelyet újabban kereskedelmi hajók légvédelmének hatásosabbá tételére szoktak felhasználni.

*

Csak az idén áprilisban érte el az amerikai repülőipar a havi 500 darab nehézbombázógép előállítását.

*

A japán ipar új kétmotoros, közepes bombázót állított elő, léghűtéses csillagmotorokkal. Személyzet 2—3 fő. Az új bombázót a szárazföldi hadsereg légierőinél rendszeresítették. A típus megjelölése és közelebbi teljesítményi adatai egyelőre nem állnak a nyilvánosság rendelkezésére.

*

Ford óránként 1, vagyis havonta 720 nehéz bombázógép legyártását helyezte kilátásba, amidőn 1941-ben hozzáfogott a willowruni repülőgépgyár felépítéséhez. A gyár már működik, ellenben ez év végén — hivatalos amerikai vélemény szerint — legfeljebb 500 »Liberator«-t fog tudni havonta legyártani. A gyártást a munkások meg nem felelő elhelyezése, valamint munkagéphiány késlelteti.

*

A zuhanó bombázók gyártását az Egyesült Államokban csökkenteni fogják, mert azt tartják, hogy csak ott van létjogosultsága a zuhanó bombázóknak, ahol a támadó fél a légi fölényt a kezében tartja s ahol nincs jelentékeny légvédelem. (Ezzel az amerikai szakkörök burkoltan bevallják, hogy a sokat hangoztatott légi fölénynek nincsenek korlátlan birtokában, sőt talán nem is számítanak arra, hogy azt belátható időn belül meg tudják szerezni.)

Kék alapon ötágú fehér csillag volt
ddig az amerikai repülőgépek felség-
ele. Minthogy számos tévedésre adott
lkalmat, a felségjel megváltoztatásá-
nak tervével foglalkoznak.

*

Átlag 6 százalékos veszteség éri beve-
ésekként a nehéz amerikai bombázókat,
mondotta Davenport Johnson vezérőr-
nagy, a 2. amerikai légiflotta parancs-
noka. Amíg ez a szám 10 százalék alatt
marad, addig elviselhető — mondotta a
ábornok. A vissza nem tért repülők 75
százaléka hadifogságba került.

*

*A román légierők napját július 20 án
tartották meg Bukarestben. Jienescu
tábornok, légügyi államtitkár a király
és Antonescu tábornagy jelenlétében
számos kitüntetést osztott szét és ez al-
kalommal kijelentette, hogy Románia
légierői a keleti arcvonalon 25.000 beve-
tést hajtottak végre, 40.000 órát repültek,
30 ellenséges repülőgépet pusztítottak
el és 5000 tonna bombát dobtak le.*

*

A Fiat RS 14 mintájú kétmotoros olasz
bombázó vízigép 870 lóerős, Fiat-típusú,
léghűtéses csillagmotorját 1000 lóerős
Piaggio P. XI. RC 40 mintájú motorok-
kal cserélik ki. Sebessége ezáltal 4000 m
magasságban 350 km re nő.

*

Szilánkhatás ellen páncélmellénnyel
védekeznek az amerikai repülők. A
mellvéd (a pilóta számára) 3.1 kg-ot
míg egy teljes páncélvért (csípővédővel
együtt (az állóhelyzetben lévő lövész
számára) 10.2 kg-ot nyom. Az angolok a
páncélöltözetet nem rendszeresítik.

*

*Mario Cebrelli olasz repülőhadosztály-
tábornok elhúnyt. A Regia Aeronautica
fejlesztése terén nagy érdemeket szer-
zett. Hosszú ideig vezette a Róma mel-
letti monteceliói repülő kísérleti intéze-
tet, amely a mai Guidonia alapjául szol-
gált. Később a légierőknél vezérkari
szolgálatot teljesített, majd a 5. bom-
bázó dandárt vezette. 1939 ben pedig
Olasz Kelet-Afrika északi részén vezé-
nyelte az egyik repülő seregtestet.*

*

Anglia vesztesége légi támadások kö-
vetkeztében júniusban 201 halott és 281
sebesült volt.

*

»Shangri La« névre keresztelték az
Egyesült Államok legújabb repülőgép-
szállító hajóját, amelyet július 11-én
bocsájtottak vízre. Egyelőre nem lehet
tudni, hogy a »Shangri La« melyik osz-
tályhoz tartozik. Lehetségesnek tart-
ják hogy a 26.000 tonnás Essex-osztály-
hoz, amelyből 11 hordozó építését terve-
zik. Közülük eddig valószínűleg 5 futott
vízre. Érdekes az új repülőgéphordozó
nevének az eredete. A »Shangri La«
mintegy utánpótlásképpen épült a 19.000
tonnás »Hornet« helyett, amely a Tokió
ellen intézett légitámadásnál támasz-
pontként szerepelt, majd később, a
Midway-szigetek körüli harcokban japán
támadás következtében elmerült. Roose
welt a Tokió ellen intézett első légitáma-
dásnál a támaszpontul szolgáló repülő-
géphordozó helyett fedőnév gyanánt a
»Shangri La« himalayai buddhista ko-
lostor nevét használta, amely sokat sze-
repel James Hilton »Lost Horizon« c.
regényében.

*

*A Szicilia hadműveleteknél a támadók
részéről 4000 repülőgép és 2000 hajó
vett részt. A tengely részéről bevetett
repülőgépek száma ismeretlen. A ten-
gely repülők — a svájci Interavia jelen-
tése szerint — Kesselring vezértábor-
nagy parancsnoksága alatt állottak.
Az angolszász légierők harcát Sir Arthur
Tedder brit vezértábornagy vezette. He-
lyettese az amerikai Carl M. Spaatz al
tábornagy volt. A földi csapatokkal
együttműködő repülőegységek paranc-
snoka Sir Arthur Coningham repülőtá-
bornagy volt. (Nem tévesztendő össze
Cunnigham nagyadmirálissal, aki a ten-
geri erők fölött parancsnokolt.) A had-
műveleti célokra alkalmazott légierők
parancsnokságát James H. Doolittle ve-
zérőrnagy viselte, aki tudvalévően egy
évvel ezelőtt a Tókió elleni, most pedig
a Róma elleni légitámadások végrehaj-
tója volt.*

*Amint a fenti számokból és paranc-
noklási viszonyokból megállapítható, a
partraszállást az angolszász légierők ha-
talmas védőernyője biztosította, amely
nélkül az inváziós tervek sikerét alig
lehet ma már elképzelni. Ejtőernyősök és
repülőgépen szállított földi csapatok is
résztvettek a sziget meghódításában; az
utóbbiakból egész hadosztálynyi erő szál-
lott le Szicíliában. Nemcsak könnyű
fegyvereket, hanem lövegeket is vittek
magukkal légi úton.*

*A júliusi szovjet támadás tervét négy
szovjet tábornok dolgozta ki. Ezek: Ni-
kolaj Woronow tábornagy, volt tüzértiszt,
aki a sztalingrádi és a leningrádi áttörő-
seket vezette, Alexander Wassilewsky
tábornagy, a szovjet hadsereg vezérkari
főnöke, aki egy évvel ezelőtt váltotta le
a szívbajban megbetegedett Saposnikow
tábornagyot, Gregorij Zsukov tábornagy
hadügyi népbiztos és egyszersmind a
szovjet hadsereg parancsnokának helyet-
tese, továbbá Alexander Nowikow tábor-
nagy, a vörös légierők 38 éves paranc-
snoka.*

Katonai hírek

*A 29 éves Dietrich Peltz német repülő
ezredes, egy bombázó kötelék paranc-
snoka, megkapta a kardokat a Vaskereszt
tölgyfalombos lovagkeresztjéhez. Ő a
19-ik tagja a német légierőknek és 31-ik
tagja a véderőnek, aki ezt a magas ki-
tüntetést megkapta. Valószínű, hogy ten-
geri harcokban tüntette ki magát.*

*

Keller vezérezredes lett a nemzeti szo-
cialista repülőkötelékek (NSFK) pa-
rancsnoka s ezzel átvette Christiansen
vezérezredes örökét, akit néhány hónap-
pal ezelőtt Hollandia katonai parancsno-
kává neveztek ki.

*

A következő érdekesebb neveket talál-
juk az RAF veszteséglistáján: a 25 éves
Nettleton alezredes, aki másfél évvel ez-
előtt Augsburg ellen légitámadást veze-
tett, Torino fölött repülőhalált halt. A
30 éves Yaxley ezredest 46 légi győze-
lem után a Földközi-tenger fölött lőt-
ték le. Ricketts századost, a »Daily
Mail« egykori repülő tudósítója, aki
1938-ban tíz nap alatt tette meg az utat
Angliából Újzélandig és vissza, Német-
ország fölött eltűnt. Ugyancsak eltűnt
MacLaren őrnagy is Madeira fölött, aki-
nek nevéhez a huszas évek elején egy
világkörüli repülőút emléke fűződik.

Hans Jeschonnek †



A Német Távirati Iroda jelentette, hogy Hans Jeschonnek vezérezredes, a légiháderő vezérkarának főnöke (Chef des Luftwaffenführungsstabes) a légihaderő főparancsnokának hadiszállásán augusztus 19-én, súlyos betegség következtében meghalt.

Jeschonnek vezérezredes halálával a német légihaderő egyik legkiválóbb tisztjének páratlan pályafutására tett pontot a kegyetlen halál. Jeschonnek 1899-ben született, tehát halálakor alig mult 44 éves. Az első világháborúban korengedéllyel alig 15 éves korában vonult be tüzérhadnagyként. 1917-ben jelentkezett a repülőkhöz, majd a világháború után a felsősziléziai határőrség repülőkötelékeihez lépett át. Ezután a német hadsereg kötelékében a hadügyminisztériumban nyert beosztást s a német légihaderő újjászervezésekor fontos szerepet kapott a légierők vezérkarában. A Luftwaffe szervezésének alapvető kérdéseiben csakhamar döntő szóhoz jutott és 1939-ben ezredesi rangban a légierők vezérkari főnöke lett. A lengyel hadjáratban aratott átütő légi sikerben igen nagy része volt, majd a nagy nyugati harcok megfelelő légi támogatásának megszervezésében. Kiváló szolgálatainak jutalmazására 1940-ben repülőtábornok lett (General der Flieger, mely a mi vezérezredesi rendfokozatunknak felel meg), a keleti hadjáratban szerzett érdemeire való tekintettel pedig 1942-ben a vezérezredesi rendfokozatot kapta meg (ez egy fokkal több, mint a magyar vezérezredesi rang.) A háború négy éve alatt tehát ezredesből vezérezredessé lépett elő Jeschonnek.

A légi fegyvernem kérdéseinek, hadműveleti vezetésének és szervezésének egyik legkiválóbb szakértője távozik a német repülők köréből s Hans Jeschonnek halála kétségkívül rendkívüli vesztesége a német légihaderőnek és főparancsnokának, Göring tábornagynak, aki legközvetlenebb munkatársát veszítette el Jeschonnek vezérezredes személyében. A magyar repülők őszinte részvéttel és igaz megbecsüléssel osztoznak német bajtársaik fájdalmában.

ENDES GÁBOR FŐOKTATÓ †

Czirmay Zoltán főfelügyelő ezekkel a szavakkal búcsúzott el *Endes* Gábortól:

Kedves Gábor! A Magyar Aero Szövetség elnöksége, tagegyesületei, valamint a haderőnkívüli motoros és motornélküli repülőkiképzést végző kiképzőkeretek oktatói és személyzete, továbbá a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap nevében mélyen elszomorodott szívvel jöttünk el sírodhoz, kedves Gábor, hogy utolsó Istenhozzádot mondjunk Neked.

Az Isten kiszámíthatatlan akaratából elragadott körünkből az a repülőgép, amelyet olyan rajongással szerettél és amelyet olyan páratlan elméleti és gyakorlati tudással uraltál. Felmérhetetlen a fájdalom, amely összeszorítja szívünket és hihetetlennek tűnik fel, hogy Téged, az örökké vidám és mindnyájunk által rajongásig szeretett repülőbajtársat a végzet különös szeszélyéből ilyen tragikusan el kellett vesztenünk.

Mégis bele kell nyugodnunk az isteni Gondviselés kiszámíthatatlan akaratába. Kérjük a jó Isten, adjon Neked örök, csendes nyugodalmat, szomorúszívű hozzátartozóidnak és nekünk, bajtársaidnak mielőbbi teljes megnyugvást.

Emléked, kedves Gábor, valamennyien szívünkbe zártuk és soha, soha elfeledni nem tudjuk. Isten Veled!

M.P.S.C. REPÜLŐNAP BÉKÁSMEGYEREN

A Magyar Pamutipar Sport Club
pülőszakosztálya „SZAKOSZTÁ-
YOK A REPÜLÉSÉRT" c. ünnepé-
ét e hó elején a Békásmegyeri MPSC
epen rendezte. Már messziről katona-
nés, hatalmas lárma jelezte az ün-
pély helyét, a MPSC gyönyörű üdülő-
epét. Az ünnepély teljes jövedelmét
klub egy új, M 22. mintájú teljesít-
ény repülőgép beszerzésére fordítja.
hiányzó összeget a gyár vezetősége
tolja.

*

Mindjárt a bejáratnál egy Vöcsök
szik a fűben és élelmes üzletemberek
P-ért bárkiről készítenek fényképet
gépben ülve, természetesen az M 22.
p javára. Beljebb, a szabad téren fo-
k a műsor. Táncok, görkorcsolya-
ámok, birkózás és egyéb mutatvá-
ok, melyeket a közönség élénk tapssal



fogad. Van mozi is, amely óránként más műsorral kedveskedik a „nagybecsű publikum"-nak. Igen nagy látogatottságnak örvend a repülő színház is. Ezeken kívül még negyven szórakoztató és vendéglátóüzem nyujt mindent, ami szemnek-szájnak ingere, persze a nemes célra való tekintettel jó borsos áron, de ezt a közönség szívesen meg is fizeti. Délután fél négy óra tájban feltűnik a magasban egy M 22. és remek műrepülést mutat be. Három bukóforduló, utána bukfenc, majd kb. 800 méter magasból gyönyörű dugóhúzóban esik le és egy közeli mezőn simán leszáll. A közönség körében ott volt v. Áronffy Mihály ezredes a MPSC elnöke, a gyár egész vezetősége élén. Találkoztunk Haraszthy József mérnökkel, a repülőszakosztály elnökével. Elmondta, hogy sok munka, fáradság és jószándék fekszik ebben az ünnepélyben, de meg is érte a fáradságot, mert szép anyagi és erkölcsi siker ígérkezik.

A MPSC repülőszakosztály eddig is igen szép eredményeket mutatott fel, idén 160 repült órájuk van és most az új géppel már komoly teljesítményrepülések is számbajöhetnek.

Az ilyen eredeti és ötletes kezdeményezés, amely a mai nehéz világban is sikerre talált, nagyban hozzájárul a repülés gondolatának népszerűsítéséhez.

pm.







AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL....

(14)

— Itt van, uram, a tea! — jelentette a pincér.

Mersson megdörzsölte a szemeit és leült az ágy szélére. Kabátját már levetette, de pizsamáját még nem vette fel. Haragosan förmedt rá Gruberra:

— Én nem rendeltem teát!

Gruber figyelmeztetőleg ajkai elé emelte mutatóujját:

— Halkan, uram, az Isten szerelmére! Nem kell meginnia. Azt hiszem, hogy rosszul járna, ha meginná. A felügyelő úr rendelkezett így... Hagyja így... És most színlelje halottnak magát... Igy, feküdjön le újra!

— Megőrült, fiú!

— Csendesebben, uram! — Gruber suttogva beszélt és őt utánozva a szenátor sem emelte a hangját. — Értse meg, hogy most csapdát készítünk az igazi tettesnek. A felügyelő úr jól tudja, hogy ön ártatlan ... nem is tartotta önt sohasem bűnösnek! És én is detektív vagyok.

Mersson egyik kezével végigsimitotta homlokát. Azután halkan nevetni kezdett.

— Csapdát állítunk? Hát engem is bántani merészelt az a gaz? Drágán fogja megfizetni!

— Nyuljék el közben az ágyon és maradjon mozdulatlanul, mintha tényleg meghalt volna.

Gruber fehér borítékot húzott elő zsebéből, a cukortartóból ebbe öntötte át a cukrot, azután gondosan beragasztotta és eltette.

— Készen van, szenátor úr?

Felkapta az üres csészét és a földhöz csapta. Darabokra törött. Ezután kinyitotta az ajtót, a folyosóra ugrott izgatott arccal és kiabálni kezdett:

— A szenátor úr rosszul van! Teát ivott és azután...

— Mi az? — kérdé Greysch. — Rosszul van?

— Hanyatt esett... Nem tudom, mi van vele! Nézzék meg önök is!

Mertens odafutott és Fischer Selbiussal együtt tágra nyitotta az ajtót.

— Na, mi történt?

Greysch a nyitott ajtó elé állt, hogy a belépést megakadályozza.

— Várjanak! Gruber, hívja ide a parancsnokot vagy a felügyelőt! Önök, uraim, legyenek türelemmel!

— Tiszta dolog! — mondta Mertens. — Teát rendelt és inkább megmérgezte magát, semhogy a bíróság elé kerüljön!

Mersson? — sóhajtott fel Selbius. — Öngyilkos lett? Gondoltam erre. Szegény ördög!

A nyitott ajtón jól láthatták a szenátor merev testét.

Dani és Müller megérkezett a pincér kiséretében.

— Helyet, uram. Selbius, tehát őt is meg akarta mérgezni? Fel a kezekkel! Ön is, Fischer! — harsant fel a felügyelő. Ugy ő, mint a repülőgépvezetők pisztolyt tartottak kezükben. Mertens követte példájukat. Selbius kábán emelte fel kezeit, Fischer azonban hátraugrott és belökte vállával a mögötte levő kabin ajtaját. Ugyanebben a pillanatban pisztoly jelent meg kezében.

— Nesztek! — ordította. [...] Max Mertens se volt rest. E[...] reugrott, megragadta Fisch[...] előreszegzett kezének csuklój[...] és felfelé lökte. A lövedék [...] mennyezetbe fúródott. Másodi[...] lövésre már nem volt ideje [...] kelepcébe került férfina[...] Földre teperték és Grube[...] megbilincselte.

— Mi ez ... nem értem ... — hebegte Selbius. — Lehetetle[...]ség, amit velem művelnek.

Mertens hozzálépett, mell[...] nyomta pisztolyát, a másik k[...]zével pedig kutatni kezdte zs[...]beit.

— Ne mozduljon, ha kedv[...] az élete! Tessék, felügyelő úr[...] nem tudtam megfigyelni a t[...]körből az összes mozdulata[...] mert Fischer közénk állt [...] azt észrevettem, hogy a rág[...] gumis szelencét zsebébe dugt[...] Nézze csak!

— Adja vissza! — ordítot[...] Selbius fogait csikorgatva, [...] a mellének szegzett piszto[...] minden kedvét elvette a me[...] mozdulástól.

(Folytatjuk.)



Mindenkinek. A szerkesztőségünkbe érkező levélbeni kérdésekre, kizárólag e rovat keretében válaszolunk.

1. **Csató Loránt, Kispest, Verbőczy-u. 1.** 1. Informationsdinest Luftfahrt. 2. Nem jelent meg. 3. Jóval több! 4. Az A. T.—8. kétmotoros, az A. T.—17. egymotoros gép.
2. **Gere János, Budapest, Szervita-tér 3.** Lindberg 1927 május 20—21. napján repülte át az óceánt.
3. **Nagymarosy Mihály, Budapest, Visegrádi-u. 10.** 1. Pontos felvilágosítást erre a kérdésre nem adhatunk. 2. A különféle budapesti és az érdi telepeken. 3. Ezzel a kérdéssel az illető egyesületekhez kell fordulni. 4. Bárki, ha a megfelelő mértéket megüti a cikke. 5. Műszaki pályák, repülőgépipar. 6. A m. kir. honvédelmi minisztérium légügyi csoportfőnökségéhez vagy a MAESz-hez. 7. Egyénileg. 8. Különböző tanfolyamok, esetleg a Népművelési Bizottság előadásai által.
4. **Pagáts Pál, 236. számú vit. repülő.** Kívánságára — mivel kérését teljesíteni nem tudjuk — itt tesszük közzé a hirdetést. »Kifogástalan állapotban lévő Magyar Szárnyak II. (1939.) évfolyamát teljes áron visszavásároljuk«.
5. **Lengyel Zoltán, Budapest, Várfok-u. 12.** A regény nem jelent meg könyvalakban és a kérdéses számok nálunk sem kaphatók.
6. **Benyó Tibor, Budapest, Nagybányai-u. 83.** Ha a megfelelő iskolái megvannak, kérjen szolgálathalasztást és jelentkezzék a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál

ÚJ LÉGCSAVAROK

Ha a korszerű harcigépek légcsavarjait megnézzük, arra az érdekes felfedezésre jutunk, hogy az újabb gépeken jóval szélesebb szárnyú, de egyben kisebb átmérőjű légcsavarokat alkalmaznak. Vajjon mi az oka annak, hogy most jóval tömzsibb légcsavarszárnyakat készítenek, mint korábban?

A korszerű repülőmotorok teljesítményét a motor fordulatszámának növelésével egyre fokozzák. Ugyanakkor azonban csak a főtengely fordulatszámát lehet növelni, de nem a légcsavartengelyét, minthogy a korszerű motoroknál a légcsavar csúcsának kerületi sebessége erősen közeledik a 300 m/sec értékhatárhoz. A másodpercenkénti 300 méter sebességen felüli rész egyelőre alig leküzdhető, szinte aerodinamikai kínai fal: az óránkénti 1100 km sebesség ma a felső határ. Azok a légerőtani törvények, amelyek korszerű szárny- és légcsavarszelvényeinkre érvényesek, egy csapásra megváltoznak, amikor a sebesség közeledik a hangsebességhez, tehát az említett 300 m/sec határt meghaladja. Már jóval korábban, mintegy 200 m/sec felett is érezhetővé válnak a légerőtani jelenségek lefolyását módosító tényezők. A levegő összenyomhatósága rendkívüli mértékben megnöveli a szárnyszelvény ellenállását, de csökkenti a felhajtóerejét is, tehát a szárnyszelvény légerőtani sajátságai kellemetlenül megváltoznak. A légcsavar hatásfoka erősen leromlik s így végül a repülőgép nem képes emelkedni vagy magasságot tartani.

Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy nagyobb magasságban a hangsebesség kisebb, mint a földközelben, tehát a kritikus határ is alacsonyabban van. A szubsztratoszférában haladó gépek tehát a kisebb légellenállás következtében nagyobb sebességet érhetnek el, de e sebességnek határt szab a hangsebességhez közeledő kerületi sebességgel haladó légcsavar csökkenő hatásfoka. (Azt sem feledhetjük el, hogy a légcsavarra érvényes áramlási viszonyok elbírálásához az eredő sebességet, tehát a légcsavar kerületi sebességének és a gép előrehaladási sebességének vektoriális összegét kell tekintetbe venni.)

A levegő összenyomhatóságának következtében beálló kellemetlen légerőtani jelenségek hatását sok eszközzel lehet csökkenteni s így a problémák kielégítő megoldására törekedni. A motorok állandó teljesítménynövelésére való tekintettel a legcélszerűbb megoldásnak a ma használatos két- és háromágú légcsavarokról a négy- és többágú légcsavarokra való áttérés mutatkozik. Ekkor a légcsavar átmérőjét és forgási sebességét megtarthatjuk. A többágú légcsavar egyetlen előnye nagyobb súlya s ezért elsősorban kisebb gépeken, vadászokon és zuhanóbombázókon kell más megoldás után nézni.

A légcsavar által hasznosítható teljesítmény a szélesebb szárnyú légcsavar alkalmazása esetén megnövekszik s ezt a megoldást követik kisebb méretű gépeknél, addig is, amíg a többágú légcsavarokkal való kísérletek kedvező eredményre jutnak.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

⊙

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 19.20 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 80 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása.

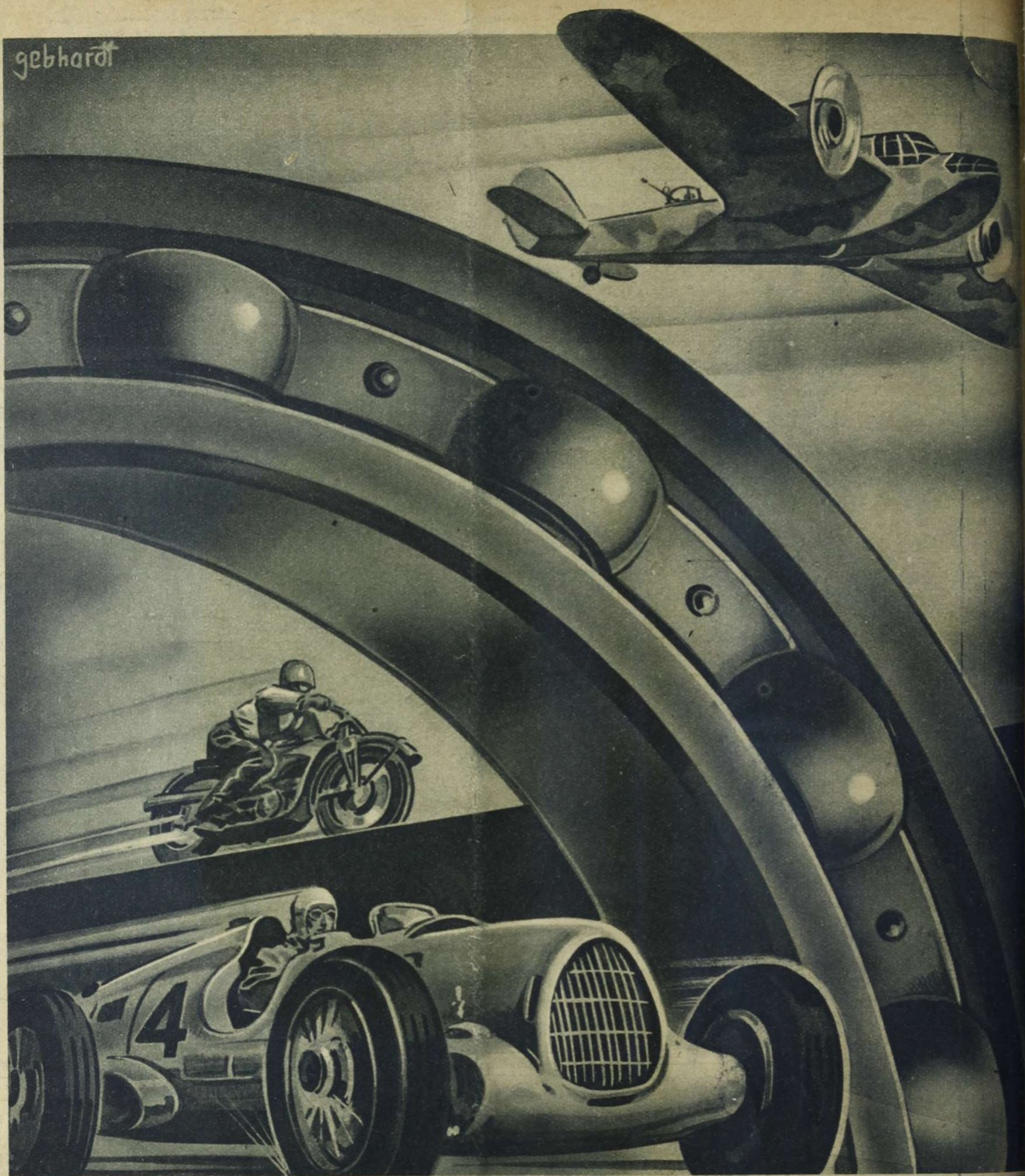
Felelős: Kárpáti Antal igazgató.



DORNIER

DO 26

NAGYHATÓTÁVOLSÁGÚ REPÜLŐCSÓNAK


gebhardt
4